Modell Eisen Bahner

DM 5,- SFr 5,- · hfl 6,- · öS 37,- · dkr 23,- · lfr 110 · bfr 110

Nr. 2/1996

E13411





Zusammenstoß von Garmisch

ET 491 wird restauriert

Werkstatt:

- Kleinanlage im Koffer
- Westfälisches Stellwerk
- Schneepflug in TT
- Bahnhof Seifersdorf

Der legendäre Schienenzepp

Weltrekord auf Flughöhe Null

Großprojekt Neubaustrecke

Frankfurt – Köln mit Tempo 300

- Rheingold-Set in H0
- VT 95 in N
- Preiswerte H0-Brücke

Basteltips:

- Sägehilfe
- Blaulicht
- Weichenantrieb
- Bahnhofsleuchte
- Steinbogenbrücke



Die Katastrophe von Aitrang

Der Zug, der aus der Kurve flog

Wie der TEE-Traum endete

50 Jahre Arbeit für 167 qm

Kölner Hbf in H0



TREIB-STOFF FÜR MODELLBAHNER

EUROTRAIN®-Exclusiv-Angebot

Februar/März '96

SENSATIONELLE NEUHEIT
Speziell für idee+spiel konstruiertes Modell



H0-Kesselwagen mit Bremserhaus der DRG „ARAL"
Art.-Nr. 46511

nur **DM 59,95**

Original
märklin
H0-Modelle



H0-Kesselwagen mit Bremserhaus der DRG „SHELL"
Art.-Nr. 46512

nur **DM 59,95**

Mit originalgetreue nachgebildetem Stahlbremserhaus.
Kurzkupplungskulisse und NEM-Kupplungsaufnahme.
DRG-Ausführung, Epoche II. LüP: 140 mm.

Eines der über 950
idee+spiel-Fachgeschäfte ist auch in Ihrer Nähe.
Wo, das erfahren Sie unter der Telefonnummer:

0 51 21 / 51 11 11

Nennen Sie uns bei Ihrem Anruf bitte Ihre Postleitzahl.
Sie erreichen uns von Mo – Fr zwischen 9.00 und 17.00 Uhr.

NEU!
idee+spiel-EUROTRAIN im Internet:
Email: info@eurotrain.sgh-net.de
WWW: http://www.sgh-net.de/~eurotrain/

MAC Pforzheim

INHALT



Goldengel

Luxus pur bot der Rheingold, der 1928 erstmals über die Gleise rollte. Die Liliput-Version in H0 mußte ihre Qualitäten im Test unter Beweis stellen. Seite 70



Mythos Trans Europ Express

Als Top-Produkt der europäischen Bahnen 1954 ins Leben gerufen, endete die Hoch-Zeit des TEE bereits in den 70er Jahren. Die Geschichte des TEE-Systems und ein Porträt des schweizerisch-niederländischen RAm mit Hintergründen zum Aitranger Unfall von 1971 ab Seite 12



4711 am Hauptbahnhof

Seit knapp 50 Jahren baut Anton Laux an seiner 167 Quadratmeter großen Modellbahn, in deren Mittelpunkt der alte Kölner Hauptbahnhof steht. Der Kölner Messeturm zeigt sogar die originalgetreue 4711-Werbung. Seite 92



Zeitenwende

Mit den richtigen Fahrzeugen, Figuren und anderen Accessoires lassen sich auf einem Diorama verschiedene Epochen darstellen. Der Abschlußbericht aus Seifersdorf beginnt auf Seite 52

Tempo, Tempo!

Mit der Verbindung Rhein-Main – Köln baut die Deutsche Bahn erstmals eine reine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Um Tempo 300 zu erreichen, sind neue Triebwagen, wie der ICE 2.2, erforderlich. Reportage vom Baubeginn ab Seite 20

Blumen pflücken erlaubt

Obwohl den Militärs eine Feldbahn mit 600 Millimeter Spurweite genügt hätte, baute der Kreis Jerichow I ein 750-Millimeter-Schmalspurnetz. Seite 28



Die Titelthemen sind mit einem roten Dreieck markiert.



Grafik: DB

Designentwurf für die Querhalle des Leipziger Hauptbahnhofs.

Leipziger Hauptbahnhof

Großbaustelle

■ Die Deutsche Bahn AG begann im November mit dem Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs – kurz vor dem 4. Dezember, einem für den Bahnhof geschichtsträchtigen Datum. Am 4. Dezember 1915 wurde der Schlußstein in der östlichen Halle gesetzt und damit der Bau vollendet. Am selben Tag im Jahr 1943 fielen die ersten Bomben auf den größten Kopfbahnhof Europas, und am 4. Dezember 1965 konnte der Wiederaufbau beendet werden. Der Bau des Bahnhofs dauerte 13 Jahre. Der nun begonnene Umbau soll schon 1997 beendet werden. Der Bereich unter dem Querbahnsteig, die frühere Gepäckabfertigung, wird zu einer von oben einsehbaren Ladenpassage umgestaltet. Zwischen der Ost- und Westhalle baut die DB ein neues Reisezentrum. Im Ostteil entstehen auf Bahnsteigebene Parkplätze, dafür entfallen die Gleise 24 bis 26. Während des Umbaus geht der Bahnbetrieb ununterbrochen weiter. Täglich fahren im Leipziger Hauptbahnhof 560 Fern- und Nahverkehrszüge sowie 280 S-Bahnen.

Baureihe 232

Diesellok-Geschäft geplatzt

■ Der geplante Verkauf einiger Maschinen der Baureihe 232 in die USA findet nicht statt. Das Vorhaben wurde nun offiziell zu den Akten gelegt. Litauen interessiert sich aber für Lokomotiven dieser Bauart. Ein Problem stellen dabei jedoch die Finanzen dar. Ob die Litauischen Eisenbahnen einige dieser 3000-PS-Maschinen kostenlos erhalten können, muß noch geklärt werden. Die DB mustert inzwischen zahlreiche dieser Lokomotiven aus, stellt sie aber konserviert in Lokschuppen unter.



Foto: Lehmann

Keine große Zukunft: die 232 der DB.

Bauvorhaben in Sachsen

Ersatzmaßnahmen wegen Ausbau

■ Die DB gab die wichtigsten Bauvorhaben für Sachsen im Jahr 1996 bekannt. Dazu gehört beispielsweise, daß die Geschwindigkeit konventioneller Züge zwischen Leipzig und Werdau auf 160 km/h angehoben wird. Die Strecke Dresden-Neustadt – Radeberg wird zwischen Januar und September saniert, sie kann in dieser Zeit nur eingleisig befahren werden. Züge der S-Bahn-Linie 2 Dresden–Arnsdorf entfallen, statt dessen halten die RE Dresden – Zittau zusätzlich in Langebrück und Radeberg. Nach dem Fahrplanwechsel entfallen die InterRegios Dresden – Görlitz aufgrund der Baumaßnahmen, statt dessen werden Züge des Nahverkehrs eingesetzt.

Berga Kelbra – Stolberg

Baufällige Viadukte

■ Auf der Kursbuchstrecke 592 Berga Kelbra – Stolberg stellte die DB den Personenverkehr nicht wie geplant am 30. November, sondern schon am 26. November ein. Grund waren die baufälligen Viadukte bei Stolberg. Am letzten Tag fuhr auf der Strecke der LVT 772 113 und der 972 713 des Betriebshofs Nordhausen. Die DB richtete bis zum Mai 1996 einen Schienenersatzverkehr ein. Ob der Personenverkehr danach wieder aufgenommen wird, erscheint zweifelhaft, da für die Renovierung der Viadukte kein Finanzierungskonzept vorliegt. Ohne Sondergenehmigung für den Güterverkehr ist auch das Gipswerk in Rottleberode vom Verkehr abgehängt.



Foto: Heilmann

972 713 und 772 113 am letzten Betriebstag im Haltepunkt Uftrungen.

Regio Shuttle RS 1

Fahrzeug-Order

■ Die RailCharter Fahrzeug-Bereitstellungs-GmbH orderte 30 einteilige Diesel-Leichttriebwagen Regio Shuttle RS 1 bei ABB Henschel. Sie werden an die Hohenzollerische Landesbahn und die Südwestdeutsche Verkehrs-AG vermietet. Die Triebwagen werden ab August 1996 ausgeliefert.

Grenzverkehr Deutschland – Polen

Eisenbahn statt Straßenbau

■ Nach Auffassung deutscher und polnischer Vertreter von Ministerien, Grenzbehörden und Speditionen sind die Abfertigungsprobleme an der deutsch-polnischen Grenze nicht durch den Bau immer neuer Fahrspuren und die Eröffnung neuer Grenzübergänge zu lösen, sondern durch die Verlagerung der Transporte auf die Schiene. Die DB lehnte eine Rollende Landstraße zwischen dem Ruhrgebiet und Weißrußland unter Hinweis auf Oberbauprobleme ab. Nun wird immer häufiger eine Rollende Landstraße gewünscht, die wenigstens zwischen Deutschland und Polen eine Verbindung herstellt. Die DB wäre zu einem solchen Angebot aber nur dann bereit, wenn ihr kein zusätzlicher Verlust entsteht und die Länder sich an der Finanzierung beteiligen. Die Autobahnen in Richtung Osten werden zur Zeit mit einem Aufwand von zwei Milliarden Mark ausgebaut, für den Eisenbahnverkehr stehen keine Mittel bereit.



Foto: Polnik

Die meisten Hofer 628 und die Pendolino der Baureihe 610 tragen Stadtwappen oder sind mit Werbeaufschriften von Gemeinden sowie Regionen versehen. 610 011 wirbt beispielsweise für Bayreuth.



Foto: Lohkamp

Abgestellte 515 in Wanne-Eickel.

Baureihe 515

Comeback für Akku-Triebwagen

Die neu gegründete Westfälische Tourismus Bahn GmbH mit Sitz in Ahlen will versuchen, die Schnelltriebzüge der Baureihe 403 und zwei Garnituren des Akku-Triebwagens 515 für Sonderfahrten zu erhalten. Vorstellbar ist auch eine Zusammenarbeit mit der Internationalen Bau-Ausstellung Emscher Park GmbH (IBA). Ab 1996 und insbesondere während der Bundesgartenschau 1997 will die IBA Zechenbahnfahrten durchführen.



Foto: Heilmann

VB 140 263 in Cottbus.

Betriebshof Cottbus

Meßwagen für Zugheizung

Im Betriebshof Cottbus ist noch der Beiwagen VB 140 263 erhalten. Ab 1970 trug er die Nummer 190 519, letztes Heimat-Bw war Luckau. Die Waggonfabrik Talbot in Aachen baute das Fahrzeug 1937 unter der Fabriknummer 80225. In Cottbus dient der VB 140 als Meßwagen für die elektrische Zugheizung der Baureihe 232.

München-Freimann

Forschung zur Bahn-Zukunft

Am 30. Oktober wurde der Grundstein für ein neues Versuchszentrum der DB in München-Freimann gelegt. Auch in Berlin, Kirchmöser (Brandenburg) und Minden wird investiert. Die Bahn will jährlich 100 Millionen Mark für die Forschung ausgeben. In München, das durch die dort ansässigen Firmen Siemens, Krauss-Maffei und Knorr-Bremse ein Zentrum der deutschen Bahnindustrie darstellt, werden 340 Mitarbeiter ab Ende 1996 Grundlagenforschung für die Bahn-Zukunft betreiben.

STANDPUNKT

Fitneß durch die Bahn



Wolfgang Schumacher

„Pünktlich zum Zug zu hetzen, ist mir zu stressig" – so der Spruch eines überzeugten Autofans. Eine wissenschaftliche, trotzdem höchst amüsante Studie ergab nun: Selbst der Spurt auf den Bahnsteig fördert die Gesundheit, Bahnfahrer sind viel fitter als autofahrende Zeitgenossen. Professor Ludwig Schulte von der Berliner Charité untersuchte 20 Versuchskaninchen in einem zweiwöchigen Test: Je eine Woche mußten sie die S-Bahn, anschließend das eigene Vehikel für die Fahrt zur Arbeit nutzen. Sensoren und Elektroden zeichneten Herzfrequenz und Blutdruck, die wichtigsten Indikatoren für Streßbelastungen, penibel auf. Das naheliegende Ergebnis: Wer Bahn fährt, lebt gesünder. Die Streß-Faktoren hinter dem Steuer waren stets höher als die in der S-Bahn. Treppen steigen beim Umsteigen oder knappe Anschlüsse trieben den Blutdruck viel weniger hoch als Staus oder Vollbremsungen. Dazu kommt, daß die Abgasbelastung im Auto wesentlich höher als in der Bahn ist. Die Berliner Studie müßte Bonn – ähnlich wie bei der Zigarettenindustrie – veranlassen, den Hinweis „Autofahren gefährdet die Gesundheit" vorzuschreiben. Bis dieser Satz jedoch in jedem KFZ-Schein steht, werden noch viele Adrenalinstöße die Herzmuskel staugeplagter Autofahrer belasten. Aber halt – es ist natürlich falsch, das Auto so pauschal zu verteufeln. Denn schließlich fehlen die attraktiven Alternativen, für einen Großteil der Bevölkerung ist das Auto unverzichtbar. Eine sinnvolle Kooperation der Verkehrsträger wäre angesagt, wobei das Auto immer noch ein weit besseres Image als die übrigen Verkehrsträger hat. Das für die Bahn so positive Ergebnis wurde übrigens durch das Resultat einer parallel laufenden Umfrage relativiert: Autofahrer und S-Bahn-Stammkunden monierten unisono mangelnde Information, miserable Fahrplanangebote und zu hohe Preise. Stimmt jedoch das Preis-/Leistungsverhältnis, werden bestimmt sogar lärmende Schulklassen hingenommen. Eine solche ließ während der Berliner Studie Puls und Blutdruck einer Frau signifikant nach oben schnellen. Ob diese Probandin wohl zuvor einen Parkplatz suchen mußte?

Berlin – Marienborn

Verkehrsprojekt Nummer 5

Mit einer Festveranstaltung schloß die DB am 17. Dezember das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 5 ab, den Ausbau der Strecke Marienborn – Berlin. Seitdem nehmen die ICE-, IC- und EC-Züge zwischen Magdeburg und Berlin wieder den direkten Weg über Brandenburg. Die Landeshauptstadt Potsdam ist nun an den ICE-Verkehr angeschlossen. Durch die Elektrifizierung des Abschnitts Potsdam Stadt – Seddin ist es möglich, die Nachtzüge von Berlin nach München oder Stuttgart über Potsdam Stadt zu fahren.

Witterungsprobleme

Novemberwetter

Die herbstlichen Witterungsverhältnisse führten Anfang November zu einigen Schwierigkeiten. Beispielsweise blieb am 4.11. der Dg 53801 in Soest liegen. Am 6.11. fuhr ein S-Bahn-Leerzug zwischen Düsseldorf und Dortmund wegen Schmierfilmbildung mit 40 Minuten Verspätung. Ein 628 blieb am 7.11. auf dem Weg von Bestwig nach Winterberg liegen.



NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)

REDAKTION
Torsten Berndt, Thomas Hornung, Joachim Geiger, Uwe Lechner, Andreas M. Räntzsch, Dr. Franz Rittig, Jens Tauscher

ANZEIGEN
Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Disposition: Elke Reichert
Telefon (0711) 2 10 80 86
Anzeigenfax (0711) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Claudia Jung

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

DTP-Programmierung
Uwe Jantke

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, Klaus Bünger, Jürgen Dill, Christian Fricke, Christoph Grimm, Michael Hubrich, Rolf Jünger, Georg Kerber, Stefan Klingmann, Manfred Lohkamp, Fritz Osenbrügge, Erich Preuß, Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bernd Vollmer, Peter Willen, Joachim Schmidt

VERTRIEB
Motorpresse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05

ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 5,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 48.-
Jahres-Abonnement europ. Ausland: DM 60.-. Andere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung: Hypobank Stuttgart (BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 13, gültig ab Heft 11/94. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422 



Foto: Lehmann

290 403 am Ablaufberg des Rangierbahnhofs Dresden-Friedrichstadt.

290 in Dresden

Schlepp-Betrieb

■ Dem dauernden Einsatz der Baureihe 290 auf der Schleppe in Dresden-Friedrichstadt dürfte nichts mehr entgegenstehen. Die Leistung der Maschinen übertraf die Baureihe 298, ihr Einsatz ist billiger als der der Reihe 232.

Ludwigsburg – Markgröningen

Bürgerprotest gegen Zug

■ Auf der seit 1975 für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Ludwigsburg – Markgröningen könnte bald der RegioSprinter fahren. Ein Gutachten zur Reaktivierung des Personenverkehrs zieht eine positive Bilanz. Die Grundinvestitionen sollen rund 20 Millionen Mark betragen, das jährliche Defizit wird auf etwa eine Million Mark geschätzt. Mit dem Zug könnte die heute 27 Minuten betragende Fahrzeit zwischen Ludwigsburg und Markgröningen auf die schon 1916 mit Dampfzügen üblichen zehn Minuten reduziert werden. Einige Anlieger der bisher nur von wenigen Güterzügen befahrenen Strecke sträuben sich aber gegen die Reaktivierung der Linie. Bei einer von der Verwaltung des Landkreises veranstalteten Testfahrt mit dem RegioSprinter zierten Transparente mit Sprüchen wie „Auch Diesel stinkt!" und „Wir wollen keine unruhigen, nervösen Kinder" die Strecke. Diese Bahn-Gegner veranstalteten sogar eine Demonstration gegen das Nahverkehrs-Vorhaben.

Neuorganisation der DB

Verwaltungsreform

■ Die DB AG will sich künftig weniger aufwendig verwalten. Durch eine geplante Neuorganisation sollen 4000 der bisher 90 000 Arbeitsplätze im Geschäftsbereich Netz entfallen. Der GB Netz ist bisher für die Betriebsführung und Instandhaltung des 40 000 km langen Streckennetzes zuständig. Der Abbau soll bis Anfang 1997 erfolgen. Die Verwaltungsaufgaben sollen von bisher 15 Regionen und 69 Niederlassungen auf nur noch sieben neue Niederlassungen verteilt werden. Als Standorte für diese DB-Niederlassungen sind Berlin, Duisburg, Frankfurt, Hannover, Karlsruhe, Leipzig und München vorgesehen. Viele frühere Direktions-Standorte wie zum Beispiel Essen, Halle, Hamburg, Magdeburg und Stuttgart würden ihre seit der Bahnreform existierenden Verwaltungsstellen verlieren. An einigen Standorten werden allerdings Planungsbüros für Projekte und technische Anlagen eingerichtet, in Stuttgart beispielsweise für die „Projekte 21". Durch die Reform will die Bahn ihre Verwaltungskosten längerfristig um rund 30 Prozent senken.

Bodenseeschiffahrt

Hundertprozentige Tochter

■ Die in Konstanz ansässige Bodenseeschiffahrt wurde zum 1. Januar 1996 aus der DB ausgegliedert. Als neues Unternehmen tritt nun die Bodenseeschiffsbetriebe GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB AG, auf. Der bisherige Geschäftsführer, Prof. Dieter Bögle, wird nun für den kaufmännischen Bereich von Jost Knebel unterstützt.



Foto: Bialek

In einem Waldstück in der Nähe von Frauenhorst bei Herzberg steht noch der Rest eines preußischen Abteilwagens. Er trug zuletzt die Nummer 523-276 der Deutschen Reichsbahn.

Zwischenhalt

■ Die Harzer Schmalspurbahnen konnten am 6. Dezember die Mallet-Lok 99 5906 wieder in Betrieb nehmen. Die Einweihungsfahrt fand am 17. Dezember statt.

■ Die DB-Baureihe 201 schied bis zum Jahresende 1995 bis auf wenige Ausnahmen aus dem Betriebsbestand. Nun werden auch Loks der Baureihe 202 ausgemustert.

■ Das Eisenbahn-Bundesamt genehmigte am 28. September die dauernde Betriebseinstellung der Strecke Hemer – Sundwig.

■ Die bisher zweigleisige Strecke Betzdorf – Herdorf wird seit dem 30. November 1995 mit Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts nur noch eingleisig betrieben.

■ Wegen einer Streckensperrung zwischen Betzdorf und Kirchen mußte am 8. und 9. November ein bereits abgestellter 796 für einen Pendelverkehr reaktiviert werden.

■ Die V 200 der Wismut AG müssen bald abgestellt werden, weil sie mangels Ersatzteilen nicht mehr in Cottbus ausgebes-



Foto: Dörr

Abgebaut: ein für den Schlüchterner Tunnel nützlicher Gleisanschluß.

Schlüchterner Tunnel

Erdaushub

Während des Erörterungstermins bei der Planfeststellung für den neuen Schlüchterner Tunnel, der den Distelrasentunnel ersetzen soll, wurde mehrfach die Forderung erhoben, den gesamten Tunnelaushub auf der Schiene abzufahren. Ziel sollten Steinbrüche in der näheren Umgebung sein. Die Bahn will aber den gesamten Tunnelaushub mit Lastkraftwagen wegbefördern. Das Regierungspräsidium Darmstadt verlangte von der DB einen Nachweis, daß ein schienengebundener Abtransport nicht möglich ist. An einer Schotterverladerampe im ehemaligen Bahnhof Rahmholz entfernte die DB bereits Rangiergleise; dort hätte der Aushub leicht verladen werden können.

Kombinierter Ladungsverkehr

Zuschußgeschäft

Bei der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Spedition und Lagerei, der Anfang November stattfand, klagte Bahnchef Dürr darüber, daß sich der kombinierte Ladungsverkehr nicht rechnet. Da es zu dieser Verkehrstechnik aber keine Alternative gebe, könne die Wirtschaft in diesen Zweig ohne Gefahr weiter investieren. Die Bahn will sich aber verstärkt um Zuschüsse des Bundes bemühen.

Ski-France-Express

Ski-Wochenende

Bis Anfang April 1996 fährt wieder der Ski-France-Express in die Savoyen und Hochsavoyen. Der Zug fährt Freitag abend um 18.25 Uhr in Dortmund ab. Auf dem Weg nach Karlsruhe werden noch zehn Zwischenbahnhöfe bedient, darunter auch Köln, Mainz, Frankfurt und Heidelberg. Eines der Ziele ist die Olympiastadt Albertville. Die Rückfahrt findet jeweils in der Nacht von Samstag auf Sonntag statt.



Foto: Heilmann

Im Werk Berlin-Reinickendorf von ABB Henschel werden zur Zeit 50 klimatisierte Reisezugwagen für die Polnischen Eisenbahnen gebaut.



Foto: Mast

In Ratingen setzt die Firma Mannesmann-Handel auf ihrer Werksbahn eine Diesellok ein, die wegen der engen Radien auf einer Seite übergroße Pufferteller aufweist.

Aufsichtsratssitzung der DB

Mittelfristige Planung

Bei einer Aufsichtsratssitzung der DB AG in München konnte Anfang Dezember eine positive Bilanz für das Jahr 1995 gezogen werden. Der Betriebsgewinn dürfte wie 1994 bei etwa 350 Millionen Mark liegen. Der Konzernumsatz wurde mit rund 29 Milliarden Mark veranschlagt. Der Aufsichtsrat verabschiedete bei seiner Münchener Sitzung ein mittelfristiges Investitionsprogramm. Das Gesamtvolumen wird zwischen 1996 und 2000 bei rund 77 Milliarden Mark liegen. Rund 51 Milliarden sind für die Infrastruktur vorgesehen, 26 Milliarden für Fahrzeuge sowie Ausrüstung der Betriebswerke und die Datenverarbeitung. Allein auf den Wagenpark entfallen 19 der 26 Fahrzeug-Milliarden.

sert werden können. Wismut interessiert sich für Maschinen der Baureihe 232.

■ Die Philipp Holzmann AG baut auf dem Magdeburger Bahnhofvorplatz vier – eventuell sogar sechs – Geschäftshäuser. Der „City-Carrée" genannte Komplex entsteht auf einer aus dem Krieg stammenden Baulücke.

■ Zum 1. Januar teilte die DB ihren Geschäftsbereich Personenbahnhöfe in die Teilbereiche Bahnhofsbetrieb und Bahnhofsentwicklung auf.

■ Ab Sommerfahrplan 1996 sollen zwischen Bremen-Vegesack und Verden (Aller) Doppelstockwagen eingesetzt werden.

■ Ab 1996 übernimmt die Fürther Quelle AG den Versand der Uniformen für 50 000 DB-Mitarbeiter. Bisher verfügte die DB über eigene Kleiderlager.

■ Das Bezirksamt Berlin-Treptow stellte auf einem Spielplatz in der Hundsfelder Straße die 1936 bei Jung unter der Fabriknummer 6973 gebaute Kleinlok 310 704 (frühere Kö 4902) als Spielgerät auf. Die Lok wurde 1995 ausgemustert.

■ Zum Jahresende 1995 sollen die Berliner S-Bahn-Züge der Baureihen 476/876 und 477/877 so umgerüstet sein, daß sich die Türen während der Fahrt nicht mehr öffnen lassen.

■ Die Wieslauftalbahn Schorndorf – Rudersberg erhält im Herbst 1996 einen zusätzlichen Triebwagen.

■ Ende 1998 soll das Planfeststellungsverfahren für das erste Teilstück der Magnetbahn Berlin – Hamburg beginnen. Die Gesamtkosten der Strecke dürften bei 8,9 Milliarden Mark liegen. Die Inbetriebnahme könnte 2005 erfolgen.

■ Zum Jahresbeginn 1996 nimmt die DBKom für Telekommunikation ihre Arbeit auf. Dieses neue Unternehmen mit 6300 Mitarbeitern vermarktet das vorhandene Bahn-Telekommunikationsnetz.

■ Der SBB-Verwaltungsrat billigte Kredite in Höhe von 373 Millionen Franken für Bahn-2000-Vorhaben. Mit dem Geld soll der Bahnhof von Olten ausgebaut und Land für die Neubaustecke Mattstetten – Rothrist erworben werden.

■ An einigen Bahnhöfen der SBB wird seit Dezember Elektronik-Schrott angenommen. Die SBB übernimmt gegen eine gewichtsabhängige Gebühr die Geräte und transportiert sie zu einer Recycling-Firma.

■ Das 1990 in Betrieb genommene Fernsteuerzentrum Zürich wird ausgebaut. Ab dem Jahr 2000 können die Strecken von Zürich nach Killwangen-Spreitenbach und nach Pfäffikon SZ sowie Zürich Altstetten – Hedingen ferngesteuert werden.

■ Die britische Regierung will die von der Londoner City zum umgestalteten alten Hafen führende Docklands Light Railway privatisieren. Sobald die Verlängerung nach Lewisham in Betrieb ist, soll die automatische Bahn rentabel fahren.

■ Durchgehende Kanaltunnel-Züge von Deutschland nach Großbritannien wird es frühestens zum Jahreswechsel 1996/97 geben, weil sich die Lieferung der Waggons verzögert.

■ Am 27. November begannen die ersten Probefahrten mit dem aus sechs Wagen bestehenden finnischen Pendolino. Ab Juni 1996 fährt er mit bis zu 220 km/h im Planeinsatz.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Auftrag von London Transport

Kleinste Lokfabrik Deutschlands

■ Die in Diepholz bei Bremen ansässige Firma Schöma, die kleinste deutsche Lokomotivfabrik, erhielt einen großen Auftrag aus Großbritannien. Die London Transport läßt sich bis März 1996 14 Diesel-Verschubloks bauen. Die 34 Tonnen schweren Fahrzeuge des Typs Schöma CFL 500 VR leisten 350 kW. Sie werden in Betriebswerken der Londoner U-Bahn und eventuell auf den Strecken eingesetzt, wenn U-Bahnen abgeschleppt werden müssen.



FRAGE ZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 30 Büchern gewinnen.



■ Die Revierstadt im Süden des betreffenden Bundeslandes gehörte lange Zeit zu den beliebten Treffpunkten der Eisenbahnfreunde. Schließlich trafen hier nicht nur mehrere Staatsbahnstrecken aufeinander, sondern es begann auch eine bekannte Schmalspurbahn. Verschiedene Initiativen denken daran, die längst stillgelegte Bahn aufzubauen. Auch passierten Züge, die ins östliche Nachbarland fuhren, die Stadt, deren zweiter Name von der slawisch-stämmigen Minderheit gebraucht wird. Die Parkbahn erlebte während der Bundesgartenschau 1995 einen bis dahin nicht gekannten Zuspruch. Wie heißt die Stadt, in der auch eine Meterspurstraßenbahn verkehrt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis 15. Februar 1996 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn“ mit ca. 384 Seiten ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Die richtigen Antworten auf unser Fragezeichen im Dezemberheft lauteten „Lothar Walter“ und „Dresden“. Die 30 Exemplare „Lexikon Erfinder und Erfindungen“ haben gewonnen: Ina Bachmann, 09111 Chemnitz; Ulrich Breitfeld, 09456 Annaberg-Buchholz; Jörg Budde, 48167 Münster; Harald Büttner, 01640 Coswig; Günter Erlmann, 02785 Olbersdorf; Manfred Graupner, 04317 Leipzig; Jürgen Halank, 03927 Walddorf; Gerold Kara, 52070 Aachen; Peter Klemm, 04205 Leipzig; Heinz Köhler, 63654 Büdingen; Marco Krauthausen, 52249 Eschweiler; Gerd Leeb, 08399 Kaufungen; Horst-Dieter Lemke, 72622 Nürtingen; Helga Liebold, 09122 Chemnitz; Gerhard Lott, 67549 Worms; Manfred Monschauer, 67112 Mutterstadt; Diether Moser, 74858 Aglasterhausen; Steffi Nickel, 12619 Berlin-Kaulsdorf; Günter Nowotnick, 02699 Königswartha; Rainer Thron, 78554 Aldingen; Annegret Reineke, 24149 Kiel; Johannes Ries, 74918 Angelbachtal; Thomas Rödiger, 99427 Weimar; Joachim Rößner, 71263 Weil der Stadt; Günter Saure, 42859 Remscheid; Jürgen Scheller, 04317 Leipzig; Sven Schlichting, 19243 Wittenburg; Bärbel Schulz, 55411 Bingen; Uwe Webers, 12555 Berlin; Christan Zeh, 63450 Hanau.



Foto: Ziegenfuß

Die WR 360 „Poyntz“ mit der Nummer 36274.

Loks der Britischen Armee

Militärmaschinen

■ Beim Royal Logistic Corps der Britischen Armee in Mönchengladbach finden sich einige interessante Schienenfahrzeuge. Vor den dortigen Werkstätten ist eine 1938 bei Fowler gebaute Diesellok namens „Percy“ aufgestellt. Für den Rangierdienst stehen eine 1987 von Barclay gebaute Maschine und eine WR 360 C 14 bereit. Die WR 360 ist ein Überbleibsel aus dem Zweiten Weltkrieg: gebaut bei O&K im Jahr 1940 unter der Fabriknummer 21483. Bei der DB und DR waren solche Maschinen als V 36 im Einsatz.

Speno-Meßwagen

Oberflächenarbeit

■ Durch Abnützung verändert sich die Oberfläche der Schienen. Riffel, das sind kurze und lange Wellen, kommen häufig vor. Die DB beseitigt solche fehlerhaften Stellen mit Schleifzügen der Firma Speno-International in Genf. Bevor der Schienenschleifzug kommt, werden die Schienen mit einem Speno-Meßwagen des Typs SM 775 untersucht und bei Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h ein Protokoll der Schienenzustände aufgezeichnet.

DB-Zukunftsplanung

Automatische Züge

■ Der Zentralbereich Innovationen und Systeme der Bahn arbeitet an Projekten für neuartige Fahrzeuge. Eines davon ist das selbsttätig signalgesteuerte Triebfahrzeug (SST). Die DB transportiert in Niedersachsen für VW zwischen Salzgitter und Braunschweig Fracht mit SST-Lokomotiven der Baureihe 365. Die Maschinen werden von Stellwerken aus überwacht. Bleiben von dort Befehle aus, hält das Triebfahrzeug sofort an. Zwei weitere Neuheiten betreffen den Güterverkehr. Bei der selbständig fahrenden Transporteinheit (STE) werden fünf Flachwagen zu einer Einheit zusammengekuppelt. Die Endwagen sind mit jeweils einem Führerstand und einem Antrieb ausgestattet. Die STE soll den direkten Verkehr zwischen zwei Bahnkunden ermöglichen. Außerdem wird der Güterwagen mit Rangierantrieb (GMR) geplant. Diese Fahrzeuge könnten zwei bis drei antriebslose Wagen mitführen. Der Antrieb besteht aus einem 45-kW-Dieselmotor und eventuell einer hydrostatischen Kraftübertragung. Diese Wagen könnten auch den Betrieb in Rangierbahnhöfen erleichtern.



Foto: Polnik

Ein Speno-Meßwagen in Bayreuth.


Foto: Thuy

Im Bremer Hauptbahnhof ließ sich die DB Ende November einen mobilen Gleis-Abfallsauger vorführen. Das 650 kg schwere Gerät kann auf einem Pkw-Anhänger zur Einsatzstelle befördert werden. Der Abfall wird angesaugt, der Staub gebunden und in Müllsäcke befördert. Der Schotter bleibt allerdings liegen.

Siemens und Lagardère

Gemeinschafts-Unternehmen

Der Elektrokonzern Siemens und die private französische Industriegruppe Lagardère (Paris) bildeten Anfang 1996 ein Gemeinschaftsunternehmen mit Sitz in Paris. Die Firmen halten jeweils 50 Prozent Anteil. Das neue Unternehmen soll Produkte für das automatische Fahren und für die automatische Zugbeeinflussung im Nahverkehr entwickeln, herstellen und international anbieten. Das neue Unternehmen wird außerdem die Produkte der Siemens-Verkehrstechnik in Frankreich anbieten. Die Firma erwartet 1998 rund 900 Millionen Mark Umsatz.

Münchener U-Bahn

Triebwagen aus Bautzen

Am 1. Februar 1965 begann in München mit einem ersten Spatenstich die U-Bahn-Ära. Im Oktober 1971 fuhren die ersten Züge zwischen Goetheplatz und Kieferngarten, 1972 auch zum Olympiazentrum. Heute umfaßt das Münchener U-Bahn-Netz rund 70 Streckenkilometer. Kürzlich konnte das fünfhundertste U-Bahn-Fahrzeug in Betrieb genommen werden. Es handelt sich um einen von 22 Doppeltriebwagen mit Drehstromtechnik, die beim Waggonbau Bautzen gebaut werden. Sie erhielten als erste Münchener U-Bahnen elektronische Zugzielanzeigen.



Foto: Scholtis

Einer der Bautzener U-Bahn-Triebzüge für München.

Potsdamer Stadtbahnhof

Gelände im Haveltal wird bebaut

Eine Milliarde Mark wird das neue Potsdam-Center kosten, das ab Frühjahr 1996 rings um den Stadtbahnhof errichtet wird. Das 40 Hektar große Gelände im Haveltal blieb Potsdams größte Kriegsbrache. 70 Prozent davon sind Eigentum der DB. Diese hatte sich auch mit einem Neubau des kriegszerstörten Empfangsgebäudes Potsdam Stadt zurückgehalten, weil es in die Planung des Centers integriert werden sollte.

NAMEN + NACHRICHTEN AUS DER BAHNWELT

Schweizer Fahrgäste

Europameister

■ Die Schweizer sind Europameister im Bahnfahren. Jeder Schweizer benutzt jährlich bei 42 Fahrten die Eisenbahn. Auf den Plätzen zwei und drei folgen Luxemburg und Dänemark mit jeweils 27 Fahrten je Einwohner und Jahr, gefolgt von der Tschechischen Republik sowie Österreich mit 23 Fahrten. Deutschland folgt erst auf Platz 10 mit 19 Fahrten. Die Franzosen benutzen die Bahn 14mal (Rang 13), die Briten zwölfmal (Rang 16). Schlußlichter in dieser Statistik bilden Schweden und Rumänien mit elf Fahrten (Rang 19) und zehn Fahrten (Rang 20).



Foto: Haslebner

Seit dem 1. Dezember befindet sich keine Maschine der Reihe 1245 mehr im Bestand der Österreichischen Bundesbahnen. Nach 60 Jahren ist damit diese Baureihe ausgeschieden. Das Bild zeigt die in Knittelfeld abgestellten 1245.

Bahn 2000 in der Schweiz

Vorarbeiten für neue Zugangebote

■ Mit dem Angebot Bahn 2000 werden die Schweizerischen Bundesbahnen ihr Angebot bei InterCity- und Schnellzügen ausdehnen. Die Kapazität der Bahnhöfe reicht für mehr konventionelle Züge nicht aus, deshalb sollen künftig durch Wendezüge Rangierbewegungen eingespart werden. Die SBB rüsten zunächst 300 Einheitswagen IV, 35 Gepäck- und 21 Speisewagen für den Wendezugbetrieb aus. Auch die Steuerleitungen der 119 Lokomotiven der Reihe 460 müssen angepaßt werden.

Fahrradservice der SBB

Pilotversuch

■ Am Bahnhof abgestellte Fahrräder sind gegen Vandalismus, Diebstahl und Witterungseinflüsse schlecht geschützt. Im SBB-Bahnhof Thun findet nun ein Pilotversuch mit einer „Veloparkieranlage" statt. Das Rad kann einschließlich einiger Kleidungsstücke und dem Helm in ein Abstellsystem für 29 Fahrräder gehängt werden. Die Anlage stellt das Rad automatisch an einem freien Platz ab. Mittels elektronischem Schlüssel wird das richtige Rad wieder ausgegeben. Der Kunde zahlt pro Monat 20 Franken für diesen Service.



Foto: Reimer

Fahrradanlage in Thun.

TOP + FLOP

Top: Fahrradständer



Weitere 224 überdachte Fahrradständer errichtete die Stadt Leinfelden-Echterdingen in den vergangenen Monaten am S-Bahnhof Leinfelden, an dem auch die Straßenbahn aus Stuttgart endet. Somit erhöhte sich die Zahl der Zweirad-Stellplätze in der 7352 Einwohner starken Gemeinde auf 320. Radfahrer können nun an allen vier S-Bahn-Zugängen ihr Transportmittel witterungsgeschützt und vor mutwilliger Beschädigung sicher abstellen, ohne damit andere Fahrgäste zu belästigen oder das Fahrrad in den Grünanlagen zu parken. Bei der Auswahl der verschiedenen Fabrikate wählte der Technische Ausschuß Anlagen, die äußerlich gut zur modernen Architektur der Umgebung passen. Die Kosten von 170 000 Mark trug die Deutsche Bahn AG.



Für jeden 23. Einwohner steht in Leinfelden ein Fahrradstellplatz bereit.

Flop: Toilette dicht



In vielen älteren Nahverkehrswagen sperrte die Deutsche Bahn AG in letzter Zeit eine der beiden Toiletten. Da die modernisierten Waggons ohnehin nur über eine Toilette verfügen, glaubten die DB-Experten wohl, bei den älteren Waggons ein weiteres Mal zuschlagen und Reinigungs- sowie Instandhaltungskosten sparen zu können. Seitdem bilden sich vor allem an den schönen Wochenenden auffallende Menschenschlangen vorm stillen Örtchen. Erkannte man die dichtgemachten Toiletten zunächst vor allem an fehlenden Türgriffen, ging die Bahn nun dazu über, die nunmehr funktionslosen Räume als Funktionsräume zu kennzeichnen. Ob diese an DDR-Zeiten erinnernde Wortakrobatik den Reisenden bei der Orientierung hilft, muß mit Fug und Recht bezweifelt werden.



Foto: Helmut Roggenkamp

Hier ist nicht alles o.k.

Dänische Staatsbahn

Streckenausbau

■ Ab 1996 werden die Reisezüge der DSB zwischen Århus und Kopenhagen auf den meisten Abschnitten mit 160 km/h fahren können. Bisher waren nur 140 km/h zugelassen. Außerdem laufen die Vorbereitungen für die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke Dänemarks. Zwischen Vojens und Tinglef werden ab 1997 200 km/h zugelassen sein.

Schweizer Bahnübergänge

Immer noch Schrankenposten

■ Die Schweizerischen Bundesbahnen feierten bereits die Schließung ihrer letzten wärterbedienten Schrankenposten bei Wangen an der Aare und bei St. Imier. Trotzdem gibt es noch zwei solcher Wärterposten: An der Strecke Etzwilen – Singen beschäftigen die SBB drei Schrankenwärterinnen. Diese nach Deutschland führende Linie wird nur von Güterzügen befahren, sie soll zum Fahrplanwechsel 1996 stillgelegt werden.

Italienische Eisenbahn

Schneepflug-Oldtimer in Bozen

■ Auch in diesem Winter steht in Bozen der Schneepflug Nummer 806 218 zur Verfügung. Der Schneepflug entstand aus dem E-Lok Oldtimer E 550 023. Die Maschine wurde schon 1955 ausgemustert, die Antriebsanlage baute man erst 1965 aus. Als unmotorisierter Schneepflug überlebte die Lok bis heute. In den Wintermonaten wird das Fahrzeug des öfteren im Raum Bozen eingesetzt.



Foto: Heilmann

Der aus einer italienischen Elektrolok entstandene Schneepflug 806 218 in Bozen

Schweizerische Bundesbahnen

Offensive im SBB-Güterverkehr

■ Die SBB stellten unter dem Motto „Mit Bahn-Power in die Zukunft – SBB Cargo" in Solothurn ihre Strategie für die nächsten Jahre vor. Die Bundesbahnen wollen ihre Leistungen und Vorzüge im Bahngütertransport einem breiteren Publikum zugänglich machen. Die Marktposition soll mit einem neuen Güterzugfahrplan und mehr Kundennähe verbessert werden. Die SBB sind zur Zeit mit jährlich 47,5 Millionen Tonnen im Güterverkehr der größte Transporteur in der Schweiz. Zwei Fünftel des Transportmarktes werden abgedeckt. Ab Juni 1996 soll der Güterzugfahrplan soweit verbessert werden, daß 90 Prozent der Inlandstransporte den Empfänger über Nacht erreichen.



Foto: Sergeev

Im Zweiten Weltkrieg lieferten die USA an die UdSSR einige Dieselloks. Zwischen 1947 und 1950 entstanden 300 Nachbauten dieser Maschinen mit der Baureihenbezeichnung TE1-20. Sie werden seit 1978 ausgemustert. Im Sommer 1995 stand in Stavropol noch die 2TE1-20-035.

ZEITREISE

Bahnhof bei Berlin



Foto: Bundesarchiv Koblenz

Ankunft des Schienenzeppelin im Bahnhof Spandau am 21. Juni 1931.

Als 1846 die Berlin-Hamburger Eisenbahn eröffnete, erhielt auch die Festungsstadt Spandau einen eigenen Bahnhof. Der Bahnhof lag aus strategischen Gründen außerhalb der eigentlichen Stadt auf Stresow. Auch die Züge der 1871 eröffneten Berlin-Lehrter Eisenbahn hielten in der Havelstadt „bei Berlin", wie die Spandauer trotz Eingemeindung heute noch sagen. Nach der Verstaatlichung nutzten beide Bahnen den Güterbahnhof der Lehrter und den Personenbahnhof der Hamburger Bahn gemeinsam. Anfang des Jahrhunderts entstanden drei schmale Bahnsteige auf dem neu angelegten Bahndamm, zwei für den Fern-, einer für den Vorortverkehr. Den nördlichen Fernbahnsteig ließ die Reichsbahn nach Schließung des Lehrter Bahnhofs 1951 abtragen, ab 1952 passierten die Interzonenzüge nach Hamburg den Bahnhof ohne Halt. Neun Jahre später endete der Fernverkehr in Spandau nach der spektakulären Flucht eines Lokomotivführers samt Zug. 1976 erhielt Spandau wieder Fernbahnanschluß. Nach dem Reichsbahnerstreik von 1980 legte die Reichsbahn die S-Bahn still, so daß der Fernbahnhof, seit der Wiedervereinigung InterCity-Halt, über keinen Nahverkehrs-Schienenanschluß verfügt. Bahn, Bezirksamt und Senat planen aber, in den nächsten Jahren einen neuen Fernbahnhof an der Klosterstraße nahe dem S-Bahnhof Spandau-West zu bauen. Dort endet seit 1984 die U-Bahn. Wann die S-Bahn wiedereröffnet wird, ist ungewiß. Sicher ist nur, daß lediglich die Olympiabahn über Pichelsberg, nicht aber die Strecke nach Jungfernheide reaktiviert wird.



Foto: Erich Preuß

Halt des InterCity 538 in Spandau bei Berlin.





Aus der Traum

Erschüttert blickte Europa am Abend des 9. Februar 1971 auf Aitrang. An diesem Winterabend ereignete sich in dem kleinen Allgäu-Dörfchen eine der schwersten Eisenbahn-Katastrophen der Nachkriegszeit. Mit fast Tempo 130 flog der TEE 56 „Bavaria“ aus München gegen 18.45 Uhr aus der Rechtskurve im Anschluß an die Bahnhofsausfahrt in Aitrang. 26

Die TEE-Triebzüge schrieben europäische Eisenbahngeschichte.
Dann passierte die Tragödie von Aitrang – der Zug flog aus der Kurve.
Das Gastspiel auf deutschen Schienen endete mit einem Inferno.









Der Triebkopf des RAm 501 strahlte am 21. Juni 1957 auf der Schiebebühne im Depot Zürich G noch in den leuchtenden TEE-Farben.

Menschen starben in den Trümmern des schweizerischen Triebzugs RAm 501. Eine weitere Person verlor ihr Leben, als sich nur wenige Minuten nach dem Unfall ein dreiteiliger Schienenbus aus Kempten in den havarierten Maschinenwagen des TEE bohrte. Der Lokführer des Nahverkehrstriebwagens erlag einen Tag nach dem Unglück seinen schweren Verletzungen. Bis heute ranken sich allerlei Spekulationen um die dramatische Geschwindigkeitsüberschreitung des TEE. Die Unglücksursache wurde nie restlos geklärt.

Neben der menschlichen Tragödie war die Katastrophe von Aitrang auch ein schwerer Schlag für das Markenzeichen TEE. Die Trans-Europ-Express-Züge, bisher das Topangebot der europäischen Bahnen in puncto Komfort und Schnelligkeit, standen auf einmal im Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik. Knapp kalkulierte Fahrpläne und fragwürdige Sicherheits-Standards mancher Züge wurden nach Aitrang heiß diskutiert. Die Glanzzeit der internationalen Luxuszüge, die noch in den sechziger Jahren Triumphe feierten, war vorbei.

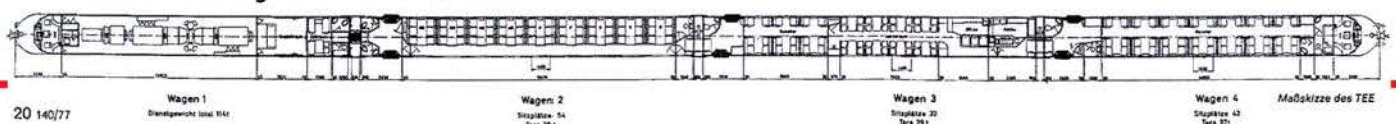
Begonnen hatte der Mythos TEE Anfang der fünfziger Jahre, zu einer Zeit, als noch in vielen europäischen Städten die Wunden des Zweiten Weltkriegs klafften. Im Dezember 1953 wagte Dr. M. den Hollander, Präsident der Niederländischen Staatsbahnen, den Sprung nach vorn. Vor den Gremien des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC formulierte er seine Idee eines europaweiten Ferntriebwagennetzes – mit Erfolg: Kaum ein Jahr zog ins Land, bis die UIC im November 1954 den „Trans-Europ-Express" ins Leben rief. Zur ersten Stunde der „Commission TEE" gehörten die Staatsbahnen aus den Niederlanden (NS), Belgien (SNCB), Frankreich (SNCF), Luxemburg (CFL) und Italien (FS) sowie die Bundesbahnen in Deutschland (DB) und in der Schweiz (SBB). Nach seinen Erfolgen scheiterte Dr. M. den Hollander allerdings mit dem Vorschlag, eine selbständige TEE-Gesellschaft mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal zu gründen.

Nur die Schweiz und die Niederlande orientierten sich an der europäischen Idee des ersten TEE-Chefs.

Nachdem sich die „Commission TEE" auf kein einheitliches Fahrzeug verständigen konnte, legte der zuständige Ausschuß bis Mai 1955 die Eckdaten für die künftigen TEE-Züge fest. Das Pflichtenheft sah ein dieselgetriebenes Fahrzeug mit etwa 100 bis 120 Sitzplätzen vor. Elektrische Züge waren wegen der unterschiedlichen Stromsysteme und der noch großen Elektrifizierungslücken in Europa ungeeignet. Für einen gediegenen Komfort in den erstklassigen Zügen sollte eine Sitzanordnung von 2 + 1 in den Großraumwagen und 3 + 0 in den Abteilwagen sorgen. Um den Fahrgästen auch kulinarische Genüsse bieten zu können, entschieden sich DB, NS und SBB sogar für einen separaten Speisewagen. Höchste Laufgüte und ein minimaler Geräuschpegel selbst bei einem Spitzentempo von 140 Kilometern pro Stunde, waren für die nach internationalen Normen konzipierten TEE-Züge selbstverständlich. Trotz der unterschiedlichsten Fahrzeuge einigte sich die „Commission TEE" auf ein einheitliches Farbschema in Bordeauxrot und Beige sowie auf das charakteristische TEE-Emblem, das an die olympischen Ringe erinnerte.

An der europäischen Idee des TEE-Chefs Dr. M. den Hollander orientierten sich nur die Niederländischen Staatsbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen. Sie bestellten im Oktober 1955 gemeinsam fünf vierteilige Triebzüge und beschlossen, die Garnituren auch in einem gemeinsamen Pool zu betreiben und zu unterhalten. Entsprechend den Besitzverhältnissen wollten sich NS und SBB Einnahmen und Aufwendungen im Verhältnis 3 : 2 teilen. Die SBB wollten ihre beiden Triebzüge als RAm 501 und 502 bezeichnen, die NS-Fahrzeuge sollten die Nummern DE 1001 bis 1003 bekommen. Der Entwurf sah einen vierteiligen Triebzug mit einem sechsachsigen diesel-elektrischen Maschinenwagen sowie je zwei vierachsige Mittel- und einen Steuerwagen vor. Ein Konsortium aus schweizerischen und niederländischen Firmen konstruierte und baute die Fahrzeuge. Werkspoor N.V. in Amsterdam zeichnete für den wagenbaulichen Teil des Maschinenwagens und die Dieselmotoren verantwortlich, die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen fertigte die Reisezugwagen, und BBC in Baden sorgte für die elektrische Ausrüstung des Zuges. Sämtliche Wagen entstanden als geschweißte, selbsttragende und verwindungssteife Rohrkonstruktionen mit einer Kastenlänge

Die TEE-Züge boten in drei Wagen insgesamt 114 Sitzplätze. Im Speisewagen konnte das TEE-Team 32 Fahrgäste à la carte bewirten.





Der letzte Schweizer Diesel-TEE, der RAm 502, wartet im Mai 1975 abgestellt und verdreckt in Zürich-Wollishofen auf bessere Zeiten.

von 23,9 Metern, nach dem Muster der schweizerischen Leichtstahlwagen.

Der Kasten des Motorwagens, der sich äußerlich deutlich von den anderen Wagen unterschied, stützte sich auf zwei dreiachsigen Drehgestellen ab; sie entstanden bei Werkspoor nach Lizenzen des US-amerikanischen Herstellers Baldwin. Vier vollständig abgefederte Gleichstrommotoren mit einer Stundenleistung von 292 kW trieben die jeweils äußeren Radsätze jedes Drehgestells an. Den Fahrstrom lieferten zwei BBC-Hauptgeneratoren, die mit je einem Werkspoor-Dieselmotor starr gekuppelt waren. Jeder der Viertakt-Dieselmotoren mit 16 Zylindern leistete dank des BBC-Doppelturbos 1000 PS. Ein Achtzylinder-Hilfsdiesel mit 300 PS trieb den Drehstromgenerator für das Bordnetz an. Der Maschinenwart hatte im Triebkopf hinter dem Führerstand sein eigenes Abteil. Am gegenüberliegenden Ende des Maschinenraums befand sich ein Gepäckraum und je ein Dienstabteil für Zollpersonal und Zugführer sowie ein Dienstabort.

Die Fahrgäste konnten zwischen 54 Sitzplätzen im Abteilwagen direkt hinter dem Triebkopf oder 42 Sitzplätzen in 2 + 1-Anordnung im Steuerwagen wählen. Im Schlußwagen befand sich außer dem zweiten Führerstand ein Schlafabteil für das Zugpersonal. Weitere 18 Sitzplätze bot der Speisewagen, an denen das Personal auf Wunsch auch komplette Menüs aus der mit allen Schikanen ausgestatteten Küche servierte. Im Restaurant selbst kümmerte sich der TEE-Kellner an acht Tischen mit insgesamt 32 Plätzen um das leibliche Wohl der Fahrgäste. Die Schweizer Wagen unterschieden sich von den niederländischen lediglich im Design der Polsterbezüge und in der Farbe der Wand- und Fußbodenbeläge. Sämtliche Wagen waren untereinander durch Starrkupplungen holländischer Bauart verbunden. Wegen der asymmetrischen Wagenübergänge ließ sich der Zug nur in der Reihung Triebkopf – Abteilwagen – Speisewagen – Steuerwagen auf die Strecke schicken. Automatische Scharfenbergkupplungen an den Enden des Zuges und eine Vielfachsteuerung erlaubten es, zwei über Kupplung je 98,06 Meter lange Einheiten von einem Führerstand aus zu steuern. Der gesamte Zug brachte betriebsbereit 228 Tonnen auf die Waage. Von der Dienstmasse entfiel mit 114 Tonnen die Hälfte allein auf den sechsachsigen Maschinenwagen.

Bremstechnisch waren die Fahrzeuge allerdings nicht auf dem Stand der Dinge. Während andere Bahnen in ihre schnellen Züge schon Scheiben- und Magnetschienenbremsen einbauten, mußte beim RAm/DE eine herkömmliche mehrlösige Klotzbremse der Bauart Oerlikon genügen. Das einzige Zugeständnis an die hohe Geschwindigkeit des TEE war eine automatische, geschwindigkeitsabhängige Schnellbremse. Obwohl die Triebzüge großteils in der Schweiz entstanden und auch im Schweizer Streckennetz fahren sollten, waren sie nicht mit der automatischen SBB-Zugsicherung ausgerüstet.

Europäische Träume

Lediglich die Schweizerischen Bundesbahnen und die Niederländischen Staatsbahnen griffen die europäische Idee von TEE-Chef Dr. M. den Hollander auf und beschafften gemeinsam fünf Triebzüge für das neue TEE-Netz. Die Bahnen in Deutschland, Frankreich und Italien begannen 1955, eigene Fahrzeuge zu entwikkeln. FS und SNCF entschieden sich für zweiteilige Einheiten. Der französische RGP 825 war als Triebzug mit Motor- und Steuerwagen konzipiert; mehrere Einheiten ließen sich kuppeln. Echte Triebwagenzüge mit Maschinenanlagen in beiden Wagen waren dagegen die italienischen ALn 442-448. Das Maß der Dinge blieb bis heute aber der deutsche VT 11.5. Mit Bar, Zugsekretariat und einer modernen Bremsanlage war der elegante neunteilige Triebzug mit dem markanten Äußeren seiner Zeit weit voraus.



Ein italienischer TEE war am 12. 9. 68 in Brig als „Lemano" unterwegs.

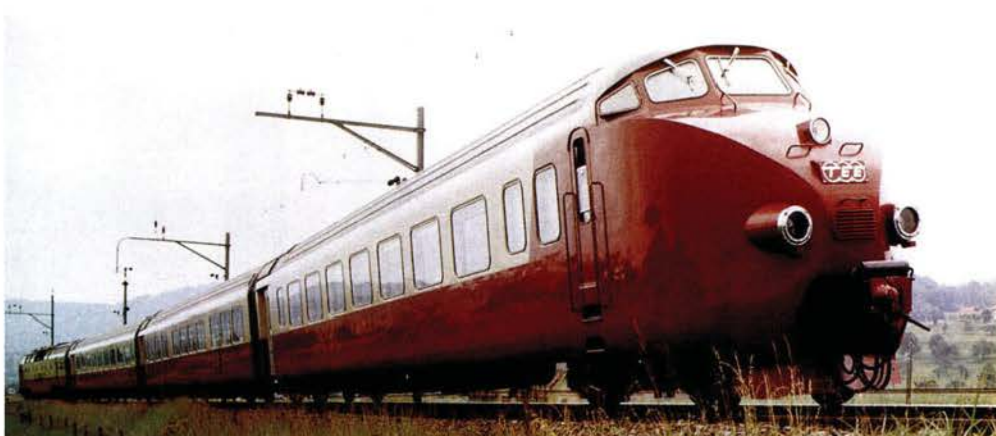
601 018 macht am 17. 6. 68 als F 37 Station in Würzburg.



Der Speisewagen in den NS/SBB-Diesel-TEE lag mit Stahlrohr-Sesseln und bunten Farben voll im Trend der Zeit.







Frisch geputzt präsentiert sich der RAm 501 in den fünfziger Jahren dem Presse-Fotografen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Erst Ende Mai 1957 präsentierte die SBB-Generaldirektion den ersten Zug der Presse. Für Test- und Personalschulungsfahrten blieb kaum noch Zeit. Am 31. Mai 1957 läutete ein Festakt in Luxemburg mit einer Sternfahrt der neuen Züge das TEE-Zeitalter ein. Zwei Tage später war es dann endlich soweit: Um 5.29 Uhr verließ der erste TEE der Geschichte, ein VT 08 der DB als TEE Paris–Ruhr, Dortmund in Richtung Paris. Eindreiviertel Stunden später startete um 7.45 Uhr in Brüssel der erste NS/SBB-Triebzug als „Oiseau Bleu“ zur Fahrt nach Paris. Das TEE-Netz von 1957 umfaßte 13 Kurse, für die alle beteiligten Staatsbahnen insgesamt 19 neue Fahrzeuge ins Rennen schickten. Drei Linien bestritten die NS und die SBB mit ihren Einheiten. Das Depot Zürich G, das für den Unterhalt der TEE-Züge zuständig war, stellte für vier Garnituren einen viertägigen Umlaufplan auf. Die fünfte Komposition blieb als Reserve im Depot. Am ersten Plantag starteten die RAm/DE als TEE „Edelweiss“ von Zürich in Richtung Amsterdam. Am zweiten Tag fuhren sie als „Etoile du Nord“ von Amsterdam über Brüssel nach Paris und kehrten als „Oiseau Bleu“ am Abend nach Brüssel zurück. Am dritten Tag waren die Züge als Gegenzug des „Oiseau Bleu“ wieder nach Paris unterwegs, um am selben Tag noch als „Etoile du Nord“ Amsterdam zu erreichen. Am vierten Tag traten sie als TEE „Edelweiss“ wieder die Heimreise nach Zürich an.

Schon gleich zu Beginn ihrer Karriere konnten die NS/SBB-Züge drei Rekorde für sich verbuchen: Der „Edelweiss“ durchquerte auf fünf Staatsbahnnetzen die meisten europäischen Länder, und der „Oiseau Bleu“ hatte wahre Sprinter-Qualitäten. Auf der mit 312 Kilometern kürzesten TEE-Strecke zwischen Brüssel und Paris erreichte er eine Reisegeschwindigkeit von 113,5 Kilometern pro Stunde – er war damals der schnellste Zug in Europa. Die SBB reagierten noch 1957 auf die hohen Reisegeschwindigkeiten im französischen und belgischen Netz und rüsteten die Diesel-TEE mit der französischen Zugsicherung „Crocodiles“ nach.

Zum Sommerfahrplan 1964 mußten die Diesel-TEE erstmals Federn lassen. Lokbespannte TEE mit den markanten französischen Inox-Wagen verdrängten die RAm/DE zwischen Amsterdam und Paris aus den Umläufen des „Etoile du Nord“ und des „Oiseau Bleu“. Als Ersatz übernahmen die NS/SBB-Triebzüge den „Arbalète“ zwischen Zürich und Paris von den französischen Diesel-TEE. Zum Winterfahrplan 1969 wurden die RAm/DE auch zwischen Zürich und Paris arbeitslos. Händeringend suchten NS und SBB nach einer neuen Einsatzstrecke für ihre fünf Dieseltriebzüge. Hilfe kam vom gemeinsamen Nachbarn. Als die DB am 28. September 1969 ihren neuen Durchgangsbahnhof in Kempten eröffnete, brauchte auch die Allgäubahn prestigeträchtige Züge. Kurzerhand verwandelte die DB das Schnellzugpaar D 93/94 „Bavaria“ in einen TEE. Die niederländisch-schweizerischen Dieseltriebzüge schienen das ideale Fahrzeug für den TEE zwischen München und Zürich zu sein. Aber schon im Vorfeld ihrer Einsätze sorgten die



Zwei TEE-Einheiten rauschen als TEE „Edelweiss" am 5. 1. 72 bei Effingen vorbei.

Auf einer der ersten Probefahrten wartet der RAm 502 am 15. 5. 57 im Bahnhof Bern.



RAm/DE bei der DB für Bauchschmerzen. Weil eine induktive Zugsicherung nach DB-Norm bei den Garnituren fehlte, setzte die Bundesbahn durch, daß die Züge im AW Nürnberg mit der Zugbeeinflussung nachgerüstet werden. Aus gutem Grund: Nach dem neuen Winterfahrplan wollte die DB die Diesel-TEE zwischen München und Lindau mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 100 Kilometern pro Stunde über die kurven- und steigungsreiche Allgäubahn peitschen. Normale Schnellzüge mit leistungsstarken V 200.1 an der Spitze brauchten mit drei zusätzlichen Halten für die gleiche Strecke rund eine halbe Stunde länger.

Aber schon der Start des schnellen TEE „Bavaria" am 28. September stand unter einem schlechten Stern. Die Rückreise von München nach Zürich schaffte die RAm-Garnitur nur mit Hilfe einer V 200.1. Ohne Vorspann lief die „lahme Ente", wie SBB-Lokführer ihre beschleunigungsschwachen TEE-Dieseltriebzüge despektierlich nannten, auf den 25-Promille-Rampen der Allgäubahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Um die Fahrzeiten halten zu können, mußten die Lokführer die im Buchfahrplan kalkulierten Geschwindigkeiten fast immer bis zum Limit ausfahren.

Der TEE „Bavaria" fuhr mit einer Sicherheitsfahrschaltung, die seit Januar 1971 nicht mehr zulässig war.

Wegen der ständig gestiegenen Geschwindigkeiten im Eisenbahnverkehr schrieb eine neue UIC-Bestimmung ab 1. Januar 1971 eine veränderte Bauart der Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) vor. Bisher genügte es, das Sifa-Pedal niederzutreten, um die Schaltung zu aktivieren. Bei der neueren Bauart mußte der Lokführer das Pedal in Intervallen von etwa 30 Sekunden loslassen, um seine Handlungsfähigkeit nachzuweisen. Die Sifa in den niederländisch-schweizerischen TEE entsprach aber der alten Bauart und war seit 1971 nicht mehr zulässig. Nur ein Beimann hätte den Lokführer bei den TEE-Triebzügen wirklich lückenlos überwachen können. Die DB verzichtete aber auch am 9. Februar 1971 beim TEE 56 „Bavaria" von München nach Zürich auf den zweiten Mann im Führerstand.

Planmäßig verließ der TEE um 17.48 Uhr den Münchner Hauptbahnhof in Richtung Kempten. Was auf den folgenden 102 Kilometern bis Aitrang genau passierte, ließ sich später nur ansatzweise mit Hilfe des Indusi-Meßstreifens und der Aufzeichnungen des Hasler-Geschwindigkeitsmessers im schweizerischen RAm 501 rekonstruieren. Hans Joachim Ritzau hat in drei Publikationen das Geschehen von Aitrang bis in kleinste Details recherchiert, trotzdem blieb vieles ungeklärt. Gegen 18.44 Uhr passierte der „Bavaria" leicht verspätet den Bahnhof Aitrang. Fahrdienstleiter J. wunderte sich noch über die hohe Geschwindigkeit des Zuges, meinte aber noch vor der engen Rechtskurve nach der Bahnhofsausfahrt Funken der anschlagenden Bremsen zu sehen. Was sich in den folgenden zehn Sekunden abspielte, entzog sich seinen Blicken.

Mit etwa Tempo 125 kletterten die Spurkränze des führenden Steuerwagens und der beiden Reisezugwagen unmittelbar hinter der Weiche 11 auf den Kopf der äußeren Schiene auf. Knapp 38 Meter nach der Weiche kippten die Reisezugwagen so stark, daß sich an der Außenseite des äußeren Schienenkopfes Schleifspuren abzeichneten. Etwa am Kilometerstein 34,4 schossen die beiden vorderen Wagen noch mit rund 100 Kilometern pro Stunde über das Gegengleis und kippten über den etwa zwei Meter hohen Bahndamm seitwärts in ein Bachbett. Der am Zugschluß laufende Maschinenwagen behielt zunächst Schienenführung, bis sich der entgleisende Abteilwagen querstellte und das 114 Tonnen wiegende Schwergewicht aus den Gleisen hebelte. Am Stelltisch des Fahrdienstleiters in Aitrang erlosch die Rotausleuchtung

In 2 Stunden und 15 Minuten peitschte die Deutsche Bundesbahn den „Bavaria" über die Allgäubahn von München nach Lindau.

(9) **München—Zürich**

„BAVARIA"

56			km		Zug Nr	Zug Nr			57	
✂									✂	
17.48	...	..	0	ab	**München** Hbf	an	...	...	12.28	...
19.03	...	...	131	↓	Kempten (Allg) Hbf	an	...	...	11.12	...
20.05	...	...	221	↓	Lindau Hbf	an	...	...	10.09	...
20.13	...	..	231	an	Bregenz	↑	.	...	10.00	...
20.28	.	...	245	ar	St Margrethen	↑	...	...	9.45	...
20.54	...	...	272	an	St Gallen	↑	...	...	9.20	...
21.33	. .	...	329	an	Winterthur	↑	...	...	8.41	...
21.55	...	..	355	an	**Zürich** HB	ab	...	...	8.20	...



Bergungsmannschaften haben den havarierten Steuerwagen des RAm 501 schon wieder aufgerichtet; noch brennen zwei Stirnlampen.

Das zerbrochene Zuglaufschild erinnert an den längsten Lauf der Züge, den TEE „Edelweiss“.





Feuerwehrleute und Sanitäter kämpfen um das Leben des eingeklemmten Schienenbus-Lokführers. Er starb am nächsten Tag.

und meldete das Ausfahrgleis des TEE „frei“; J. hatte von der Katastrophe, die sich 400 Meter von seinem Arbeitsplatz entfernt ereignete, nichts bemerkt.

Um 18.49 Uhr erwartete der Fahrdienstleiter die Ankunft des Schienenbusses 2513 aus Kempten, der in Aitrang endete. Als J. gegen 18.46 Uhr auf seinem Schaltpult die Rotausleuchtung des Einfahrgleises aus Richtung Kempten bemerkte, dachte er zunächst an eine verfrühte Ankunft des Schienenbusses, bis ihm klar wurde, daß etwas Außergewöhnliches passiert ist. Als er das Einfahrsignal für den Triebwagen auf „Rot“ stellte, war es bereits zu spät. Lokführer Josef Barnersoi aus Kempten erkannte zwar noch das vor ihm auf den Gleisen liegende Wrack des TEE-Maschinenwagens, der Bremsweg reichte aber trotz Magnetschienenbremse nicht mehr. Mit knapp 40 Stundenkilometern krachte der 798 in den RAm-Triebkopf.

Max Hampp, der Bahnhofsvorsteher von Aitrang, war einer der ersten an der Unfallstelle; ihm bot sich ein Bild des Grauens. „Alles war stockdunkel, und alles war ruhig, als ich an die Unfallstelle kam. Es war gespenstisch“, schilderte er einem Reporter der „Südwestpresse Ulm“ seine Eindrücke. Erst rund zehn Minuten nach dem Unglück wurde in Aitrang Katastrophenalarm ausgelöst. Helmut Weißenbach (54), damals Polizeiobermeister und mit der Dokumentation der Katastrophe betraut, erinnert sich noch an die nahezu perfekte Rettungsaktion. Das Rote Kreuz in Aitrang hatte zwei Jahrzehnte lang an der Kurve die Bergung von Verletzten geübt. „Wir haben uns immer gesagt, da schmeißt's mal an Schnellzug naus“, berichtete der ehemalige Rot-Kreuz-Helfer Josef Wagner der Südwestpresse. Bis zum späten Abend bargen Bundeswehr und Sanitäter 27 Tote. Viele Fahrgäste wurden durch die berstenden Fenster nach draußen geschleudert und unter dem umstürzenden Zug begraben. Heinrich Rahn, der Lokführer des TEE, fand ebenso den Tod, wie der Schweizer Maschinenwart. Von den 52 Fahrgästen des TEE kam niemand ohne Verletzungen davon.

Bereits am selben Abend rankten sich erste Spekulationen um das Unglück. Die Theorie von einem Attentat machte die Runde. Aber schon am nächsten Tag war klar: Der TEE flog mit fast Tempo 130 aus der Kurve, für die der Buchfahrplan 80 Stundenkilometer vorschrieb. Rätselhaft blieb allerdings, warum Rahn mit derart überhöhter Geschwindigkeit in die Kurve fuhr und nach der Schnellstrecke für Tempo 135 nicht rechtzeitig bremste. Die Staatsanwaltschaft in Kempten versuchte mit einem Gutachten vom Landeskriminalamt München sowie zwei DB-Expertisen Licht ins Dunkel der Katastrophe zu bringen. In einem vierten Gutachten äußerte der Schweizer Professor Hans Thoma, wenige Wochen bevor das Ermittlungsverfahren abgeschlossen wurde, eine neue Theorie: Ein Eispfropf in der Luftbremsleitung soll die Katastrophe von Aitrang verursacht haben.

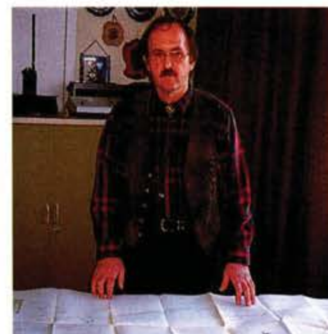
Stummes Entsetzen am Tag danach: Erst bei Tageslicht wurde vielen das Ausmaß der Katastrophe in Aitrang richtig bewußt.

Am besten ließ sich der Unfallverlauf mit dem Gutachten der DB rekonstruieren, das den Indusi-Schreibstreifen und die Aufzeichnungen des Hasler-Fahrtenschreibers auswertete. Die Stellungnahme der DB bescheinigte dem Lokführer des Unfallzuges eine „äußerst korrekte und gekonnte Fahrtechnik", was man allerdings auch als Anerkennung für die Fahrleistungen im knapp kalkulierten Fahrplan interpretieren kann.

Ein Eispfropf in der Bremsluftleitung soll das Unglück verursacht haben. Die SBB widerspricht der Theorie.

Der Schreibstreifen zeigte aber auch, daß eine Regulierungsbremsung vor Kaufbeuren rund 200 Meter zu spät erfolgte. Ein Eispfropf in der Hauptluftleitung, der sich bis Aitrang weiter ausbildete und dort für die Katastrophe sorgte, wäre eine schlüssige Erklärung für die verspäteten Bremsmanöver. Der Zugförderungs- und Werkstättendienst der SBB widersprach aber der von Thoma geäußerten Eispfropftheorie. Thoma habe „mangels genauer Kenntnis der technischen Gegebenheiten, der Bauart und Betriebsweise der TEE-Züge leider falsche Schlüsse gezogen". Eine andere plausible Erklärung, nämlich daß Lokführer Rahn in Kaufbeuren später bremste, weil er seine Fahrzeit kürzen wollte, erwog bisher niemand. Ebenso konnte ein technischer Defekt an der Bremsanlage nie nachgewiesen werden. Nachdenklich stimmten aber Aussagen im Untersuchungsbericht, nachdem die Garnituren drei- bis viermal wegen Bremsproblemen angehalten wurden. Vier pensionierte DB-Lokführer, die den TEE gefahren sind, waren nicht bereit, über Aitrang und die mutmaßlichen Bremsprobleme der Züge zu sprechen.

Die Möglichkeit einer Sichtbehinderung oder Ortsverwechslung als Unfallursache verwarfen alle Experten, die den Unfall untersuchten. Außerdem ergab der Obduktionsbefund des getöteten Lokführers keinerlei Anhaltspunkte für eine Bewußtseinsstörung kurz vor der Katastrophe. Allerdings wird man nie nachweisen können, ob Rahn in irgendeiner Weise abgelenkt war oder gar eingeschlafen ist; die Schweizer Sifa-Bauart konnte dies jedenfalls nicht überwachen. Nur eines scheint nach 25 Jahren sicher: Die Unfallursache wird sich wohl nie mehr zweifelsfrei klären lassen.



Als junger Polizist dokumentierte Kriminal-Hauptkommissar Helmut Weißenbach das Unglück in Aitrang.

Die Katastrophe in Aitrang beendete das Gastspiel der RAm/DE auf DB-Gleisen. Ab 11. Februar 1971 fuhr der „Bavaria" als Drei-Wagen-Zug mit Gasturbinenloks der Baureihe 210 an der Spitze. Den anderen vier Diesel-TEE blieb nur noch der TEE „Edelweiss" zwischen Zürich und Amsterdam. Am 25. Mai 1974 hieß es auch für die letzten vier: aus der Traum. Viersystem-Triebzüge der Bauart RAe übernahmen den „Edelweiss", die Diesel-TEE wanderten aufs Abstellgleis. Einen Umbau der Züge auf elektrischen Oberleitungsbetrieb für das niederländische Netz verwarfen die beiden Eigentümer letztendlich und verkauften die Züge 1976 nach Kanada. Als „Northlander" feierten die vier TEE bei der Ontario Northland Railway ihre Renaissance. Aber schon acht Jahre später endeten die Maschinenwagen unter dem Schneidbrenner. Die Zwischen- und Steuerwagen hielten sich noch bis 1992, dann schien die Geschichte der ehemaligen TEE-Züge nach 35 Jahren zu Ende zu sein. Nur noch die Märklin-Modelle (siehe auch Seite 78) erinnerten an die Züge. Für eine Sensation sorgte kürzlich der noch junge Club „TEE Classics" aus der Schweiz. Der Verein will aus den Northlander-Resten wieder einen TEE aufbauen: Ein neuer Maschinenwagen soll aus einer englischen Diesellok und einem Steuerwagen-Torso entstehen. Klappt das Experiment, rollt vielleicht zum 50jährigen TEE-Jubiläum am 2. Juni 2007 wieder ein niederländisch-schweizerischer TEE über seine alte Stammstrecke zwischen Zürich und Amsterdam. *Thomas Hornung*

Fotos: Resch (4), SBB (2), Schöppner (2), Archiv Süddeutsche Zeitung (1), Willen (3), Zellweger (2)

Berg und Tal

Am 13. Dezember 1995 begannen die Bauarbeiten an der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Köln. Die neuen ICE 2.2 für die schnelle Achterbahn kommen 1998.



Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann: „Der ICE Köln – Frankfurt wird zur Brot-und-Butter-Strecke für die Deutsche Bahn AG."

Die DB rief, und alle kamen. Am 13. Dezember 1995, einem Mittwoch, fand hinter meterhohen Schallschutzwänden direkt am Frankfurter Kreuz ein denkwürdiges Ereignis statt. Nach sechs Jahren konkreter Planung trafen sich Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Bahnchef Heinz Dürr und hochrangige Vertreter der regionalen Politik zum ersten Spatenstich für die Schnellfahrstrecke zwischen den Ballungsgebieten Rhein-Main und Rhein-Ruhr. Klappt alles nach Plan, sollen schon im Frühjahr 2000 die neuen Triebwagenzüge der Bauart ICE 2.2 mit bis zu Tempo 300 durch Taunus, Westerwald und Siebengebirge jagen. Die Fahrzeit zwischen der Main-Metropole Frankfurt und der Domstadt Köln soll sich von derzeit 2 Stunden 13 auf nur noch 58 Minuten reduzieren.

Manchem wird beim Baubeginn ein erleichtertes „Was lange währt wird endlich gut" über die Lippen gekommen sein. Von den ersten Überlegungen für die schnelle Schienenverbindung bis zum historischen ersten Spatenstich zog immerhin mehr als ein Viertel Jahrhundert ins Land. Am 13. Dezember begannen





Baggerführer Manfred Gers aus Westoverledingen vollzog mit seinem Liebherr 942 den „ersten Spatenstich".

Tempo 300 und elegante Formen kennzeichnen die Triebwagenzüge der Bauart ICE 2.2 für die neue Schnellfahrstrecke.

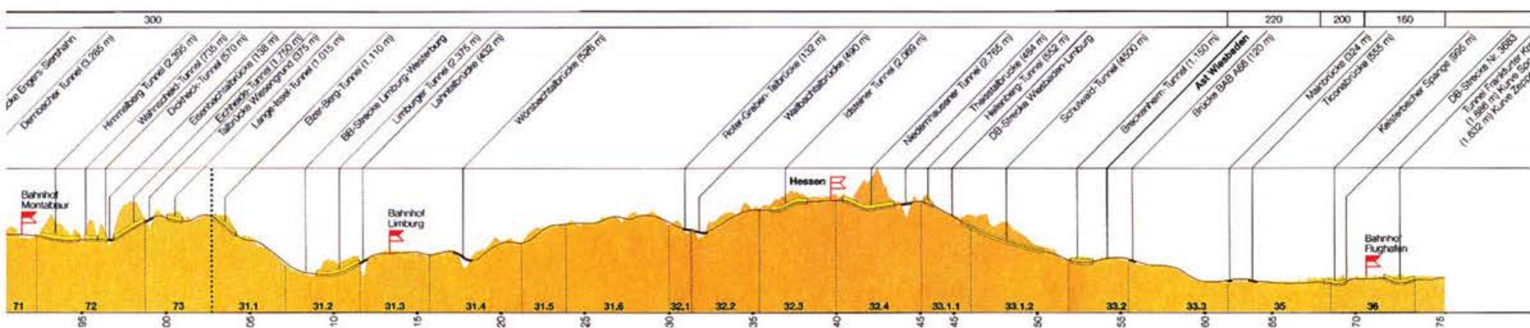
im festlichen Rahmen endlich die Arbeiten an dem Jahrhundertbauwerk. Die gesamte Neubaustrecke hat zwischen Frankfurt-Niederrad und Köln Hbf eine Länge von 175 Kilometern. Von Niederrad bis Siegburg folgt die Trasse weitgehend der Autobahn 3. Die ausschließlich für den Hochgeschwindigkeitsverkehr konzipierte Strecke hat Steigungen, wie sie bisher nur auf Nebenbahnen im Gebirge üblich waren.

Der reine Personenverkehr erlaubte es den DB-Ingenieuren, im Gegensatz zu den herkömmlichen Schnellfahrstrecken, die Maximalsteigungen auf 40 Promille festzusetzen und die Kurvenradien von 7000 auf 3500 Meter zu halbieren. Die neue Schnellbahn schmiegt sich so besser der Landschaft an und braucht weniger aufwendige Kunstbauten wie Tunnels, Brücken, Dämme und Einschnitte. Dennoch kommt die Berg-und-Tal-Piste nicht ohne sie aus. 23 Tunnels durchqueren die Höhen des Rheinischen Schiefergebirges oder unterqueren Siedlungen oder, wie in Siegburg, sogar Flüsse. Je zwei weitere Röhren entstehen an der Verbindungsschleife, die den Flughafen Köln-Bonn erschließt sowie im Bereich des Gleisdreiecks, an dem die neue Stichstrecke nach Wiesbaden abzweigt. Neue Bahnhöfe will die DB am Frankfurter Flughafen, in Limburg, Montabaur und am Flughafen Köln-Bonn bauen. Spezielle Betriebsbahnhöfe sind in Idstein, Dierdorf und in Windhagen vorgesehen. Damit die ICE der neuen Generation ihr enormes Beschleunigungs- und Bremsvermögen auch auf die Gleise bringen können, will die DB auf der gesamten Strecke die schotterlose „Feste Fahrbahn" verlegen.

Herkömmliche ICE werden auf der anspruchsvoll trassierten Strecke allerdings nie planmäßig fahren, und auch die neuen ICE 2-Halbzüge sind auf der Achterbahn überfordert. Speziell für ihre neue Rennstrecke entwickelte die DB deswegen den ICE 2.2, der 1998 auf die Strecken rollen soll. Bei ihrem neuen Schienenflitzer verläßt die DB das bisherige Triebzug-Konzept. Die neuen Renner sind im Prinzip klassische Triebwagenzüge mit einem auf den ganzen Zug verteilten Antrieb. Die achtteiligen Einheiten bestehen aus je zwei dreiteiligen „Traktionsgruppen", zwischen denen zwei antriebslose Mittelwagen laufen. Bei den Traktionsgruppen selbst flankieren die beiden Stromrichterwagen mit Triebdrehgestellen den antriebslosen Trafowagen mit Stromabnehmer. Von den 50 ICE 2.2 will die DB neun Einheiten als Viersystem-Züge und vier als Dreisystem-Züge im grenzüberschreitenden Verkehr nach Holland, Belgien und Frankreich einsetzen. Schon ein Jahr früher soll der neue ICT mit Neigetechnik von Fiat den Verkehr auf herkömmlichen Strecken drastisch beschleunigen. Die fünf- und siebenteiligen Halbzüge sind ebenfalls als Triebwagenzüge mit einer auf den ganzen Zug verteilten Traktionsausrüstung konzipiert. Die ersten Neitech-ICT sollen ab 1997 zwischen Stuttgart und Zürich vor allem auf der kurvenreichen Gäubahn Tempo machen.

Obwohl die neuen Züge erst als Modelle im Maßstab 1 : 20 existieren, geistern durch Köpfe der DB-Strategen schon Design-Studien der vierten ICE-Generation. Schon kurz nach der Jahrtausendwende soll der ICE 21 als Erprobungsträger für neue Komponenten, ähnlich dem Intercity-Experimental von 1985, einen Quantensprung in der Schienen-Fahrzeugtechnik vollziehen. Eisenbahn im nächsten Jahrtausend wird spannender, denn je.

Thomas Hornung



Das Geländeprofil zeigt mit seiner Überhöhung anschaulich: Die Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln wird eine Achterbahn.



Der Gläserne Zug bei einer Pause im früheren Grenzbahnhof Probstzella zwischen dem U-Boot 219 015 und einer 346.

Foto: Hubrich

Der elektrische Ausflugstriebwagen in der hellblauen Olympia-Lackierung bei der Ausfahrt aus Wuppertal-Oberbarmen.



Foto: Bügel

Der Unfall des Gläsernen Zugs am 12. Dezember im Bahnhof Garmisch schien das endgültige Aus für dieses Fahrzeug zu bedeuten. Inzwischen steht fest: Es soll wieder fahren.

Scherbengericht

Vor wenigen Monaten machte der Gläserne Zug anläßlich seines sechzigsten Geburtstags Schlagzeilen. Am 12. Dezember mußten die Medien dann über einen schweren Unfall dieses einzigartigen Fahrzeugs berichten, den es während einer von München ausgehenden Karwendelrundfahrt erlitt.

Die Deutsche Reichsbahn erteilte 1933 den Auftrag, fünf Aussichtstriebwagen zu bauen: drei dieselhydraulische und zwei elektrische. Die elektrischen Triebwagen elT 1998 und elT 1999 entstanden 1935 bei der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg. Der elT 1999 konnte schon am 14. September 1935 abgenommen werden, der Wagen 1998 jedoch erst am 27. Februar 1936. Ab Frühjahr 1936 waren beide Triebwagen bei Sonderfahrten in Süddeutsch-



Foto: Motz

Am 1. November 1995 war der 491 001 auf dem Kuckucksbähnel zu Gast, wo er von der 89 7159 gezogen wurde.



Foto: dpa

Nach dem Zusammenstoß mit einem RegionalExpreß war der 491 auf einer Fahrzeugseite stark beschädigt.

land eingesetzt. Von 1940 an trugen die Fahrzeuge die Bezeichnungen ET 91 01 und 02. Der zweite Gläserne Zug ging am 9. März 1943 bei einem Bombenangriff in München verloren. Der bis heute erhaltene ET 91 01 überstand den Krieg an Unterstellplätzen in Bichl und Wolfratshausen. Ab 14. Juli 1949 war er wieder einsatzbereit. Seit dem 1. Januar 1968 bezeichnet die DB ihn als 491 001.

Im Lauf seines Betriebseinsatzes war dieser Triebwagen schon in fünf Lackierungsvarianten unterwegs: anfänglich in hellblauer, später in dunkelblauer, ab 1953 in weinroter und beiger Farbgebung. 1971 folgte für den Wagenkasten Olympiablau. Bei einer Hauptuntersuchung im Jahr 1986 in Stuttgart-Bad Cannstatt wurden die Seitenwände enzianblau, das Fensterband cremeweiß lackiert. Eine weitere Revision erfolgte im Dezember 1992. Bis Ende 1994 legte der frühere ET 91 01 rund 3,6 Millionen Kilometer zurück. Die höchsten Fahrleistungen erreichte er seit 1986: An jedem der 2377 Einsatztage legte er rund 415 Kilometer zurück. Bei den Fahrgästen war der Gläserne Zug außerordentlich beliebt. Mit fortschreitender Elektrifizierung weitete sich sein Einsatzfeld aus. Er rollte aber auch auf Strecken ohne Fahrdraht. Am 1. November 1995 zog ihn beispielsweise die DGEG-T 3 über das Kuckucksbähnel zwischen Sattelmühle und Elmstein.

Am 12. Dezember wurde der Elektrotriebwagen bei einem Unfall schwer beschädigt. Der mit 27 Passagieren und zwei Eisenbahnern besetzte 491 001 stieß in Garmisch-Partenkirchen mit dem RE 3612 Innsbruck – München zusammen. Ein Toter im Gläsernen Zug und 57 Verletzte in beiden Zügen waren die traurige Bilanz.

Der Triebwagen befand sich auf einer Sonderfahrt von München nach Innsbruck. Er fuhr über die eingleisige Hauptstrecke von Murnau her in den Garmischer Bahnhof ein, als der mit einer ÖBB-Lok Baureihe 1044 bespannte RE in den Fahrweg des Ausflugstriebwagens fuhr. Die Ermittlungen konnten bis Ende Dezember noch nicht abgeschlossen werden. Fest stand, daß der RegionalExpreß zur planmäßigen Abfahrtszeit 9.34 Uhr losfuhr, obwohl das Hauptsignal am Bahnsteigende Halt zeigte. Der Zusammenstoß erfolgte offenbar im Durchrutschweg hinter dem Hauptsignal, er konnte durch die induktive Zugsicherung nicht verhindert werden.

Unmittelbar vor der Kollision, die nur knapp hinter dem Ausfahrsignal stattfand, fuhren beide Fahrzeuge mit höchstens 40 km/h. Im Gläsernen Zug saßen die Fahrgäste im vorderen Fahrzeugteil. In diesem vom Zusammenstoß stark betroffenen Bereich waren die Verletzungen besonders schwer. Trotzdem bewährte sich die schwere Rahmenbauweise des Ausflugstriebwagens. Während bei heutigen Fahrzeugen Untergestell und Aufbauten eine statische Einheit bilden, mußte der Gläserne Zug in den dreißiger Jahren so gebaut werden, daß der Rahmen die Belastungen allein aufnehmen kann. Die Beschädigungen blieben auf die Frontpartie beschränkt. Der hintere Teil des 491 blieb fast unversehrt, auch die Glasscheiben blieben weitgehend intakt.

Befürchtungen, die DB werde mit dem 491 ein Scherbengericht veranstalten und ihn nicht wieder aufbauen, trat Bahnchef Heinz Dürr schon zwei Tage nach dem Unfall entgegen. Er betonte, der Triebwagen werde so schnell wie möglich in einem Werk der DB instandgesetzt.

Andreas Räntzsch

Großraum-Straßenbahnwagen setzten sich in Deutschland erst in den fünfziger Jahren durch. Vierzig Jahre prägten sie viele Stadtbilder. Jetzt wandern die letzten aufs Abstellgleis.

Großmannssucht



Die Nürnberger Triebwagen erhalten in Krakau einen neuen Anstrich. Triebwagen 102 (rechts) fuhr im September 1994 noch im alten Lack.

Wenn am 27. Januar die U-Bahn-Strecke Schoppershof – Herrnhütte eröffnet und der Nordast der Straßenbahnlinie 3 stillgelegt wird, setzt Nürnberg keine Großraumtriebwagen von MAN mehr ein. Andere Städte hatten schon vorher ihre Drehgestellwagen ausgemustert, die sich gegenüber Zweiachsern durch ein ruhigeres, oberbauschonendes Laufverhalten auszeichneten.

Die Italiener bauten ab 1930 Großraum-Straßenbahnwagen nach US-amerikanischem Vorbild in großer Serie. Noch heute fahren etwa 200 Wagen des „Peter Witt"-Typs in Mailand. Ab 1940 führten auch schwedische und Schweizer Straßenbahnbetriebe Großraumwagen ein. In Deutschland konnte sich die neue Technik zunächst nicht durchsetzen. Nur auf einigen elektrifizierten Klein- und Überlandbahnen wie Esslingen – Nellingen – Denkendorf oder Halle – Merseburg fuhren Großraum-Bauarten. Verschiedene Betriebe setzten Versuchsfahrzeuge ein.

Erst am 28. April 1951 fuhr in Hannover der erste Großraumtriebwagen der Düsseldorfer Waggonbau-AG (DUEWAG). In den folgenden Jahren lieferte DUEWAG Hunderte Einrichtungswagen an 14 westdeutsche Betriebe. Zweirichtungswagen gingen nach Hagen, Herford, Mönchengladbach, Neuss sowie an die Vestischen Straßenbahnen. Außerdem wurden sie auf den Strecken Wesel – Rees und Ravensburg – Weingarten eingesetzt. Letztere betrieb die DB. Später verkauften einige Betriebe ihre Vierachser. Als letztes erhielt 1960 Bonn Großraumtriebwagen von DUEWAG. Die Beiwagen wurden passend zu den nun überwiegend ausgelieferten Gelenktriebwagen weiter gebaut. Die für Frankfurt und Hannover bestimmten Fahrzeuge waren bei fast unverändertem Grundriß 2,35 statt 2,20 Meter breit. Sie hießen folglich Breitraumwagen.

Die ab 1955 ausgelieferten Fahrzeuge erhielten wie schon die nach Düsseldorf und Hannover gelieferten Überland-Straßenbahnen breitere Fenster. Auch die Front änderte sich: Ab 1956 nach Kiel und Bonn gelieferte Wagen liefen weniger spitz zu und wiesen eine schräg gestellte Stirnscheibe auf.

Ende der siebziger Jahre musterten die ersten Verkehrsbetriebe ihre Großraumwagen aus. Mit Inbetriebnahme moderner Niederflurwagen sank der Bestand an Großraumwagen Ende der achtziger Jahre deutlich. Die Bonner Fahrzeuge fuhren letztmals am 13. Dezember 1994 und wurden dann, mit neuem, orangen Anstrich versehen, in

die bulgarische Hauptstadt Sofia verschifft. Nach Rumänien kamen DUEWAG-Vierachser aus Frankfurt und Mülheim (Ruhr). Großraumbeiwagen fahren noch in Düsseldorf und Frankfurt. Die letzten aktiven DUEWAG-Großraumtriebwagen findet der Straßenbahn-Fan im österreichischen Gmunden, wohin 1974 Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahnen gelangten.

Andere Hersteller entwickelten ähnliche Fahrzeuge. Großraumwagen der Maschinenfabrik Esslingen fuhren in Ulm, Talbot-Wagen in Aachen, Fahrzeuge von Westwaggon in Köln, Straßenbahnen von LHB und Hansa Waggon in Bremen. Die Waggonfabrik Rastatt lieferte Großraumwagen nach Karlsruhe. Die Berliner Verkehrsbetriebe setzten zwei Großraumtriebwagen ein, den TED 52 mit Elektrik von AEG beziehungsweise Siemens. Von einst 69 nach Nürnberg gelieferten MAN-Triebwagen fuhren zum Schluß einige im Solobetrieb. Die Mehrzahl der Nürnberger MAN-Wagen werden inzwischen in Nürnbergs Partnerstadt Krakau eingesetzt.

Auch in der DDR grassierte die Großmannssucht: VEB Waggonbau Gotha entwickelte Anfang der sechziger Jahre einen eigenen Wagen, nachdem bereits 1952 ein 2,50 Meter breiter Vorläufer zwischen Berlin-Grünau und Schmöckwitz fuhr. Der T 4-62, so die Typenbezeichnung des 1958 erstmals ausgelieferten Triebwagens, und der Beiwagen B 4-61, ebenfalls 1958 zum ersten Mal gebaut, ähneln den Düwag-Fahrzeugen äußerlich und technisch stark. Die Motoren leisten zweimal 100 (DUEWAG) oder viermal 55 Kilowatt (Gotha). Der Fahrschalter der DUEWAG-Straßenbahn verfügt über 21 Fahr- und 17 Bremsstufen, der Fahrschalter der Gothaer über eine zusätzliche Bremsstufe. Der Achsstand im Drehgestell beträgt 1800 beziehungsweise 1950 Millimeter, der Drehzapfenabstand 6000 und 5500 Millimeter. Die Wagenkästen sind jeweils 14,10 Meter lang. Die Wagen verfügen über 25 bis 33 Sitz- und 76 bis 88 Stehplätze.

Die Gothaer Großraumwagen fuhren zunächst in Berlin, Dresden und Magdeburg. Magdeburg und Dresden gaben um 1970 ihre Fahrzeuge an Berlin ab und erhielten dafür neue Tatra-Wagen. Am 31. März 1995 quittierten die Berliner Triebwagen den Dienst. Einige Beiwagen fahren noch hinter zweiachsigen Reko-Triebwagen vom Typ TE auf den Strecken im Raum Köpenick. Ihre Tage aber sind gezählt. *Helmut Roggenkamp*

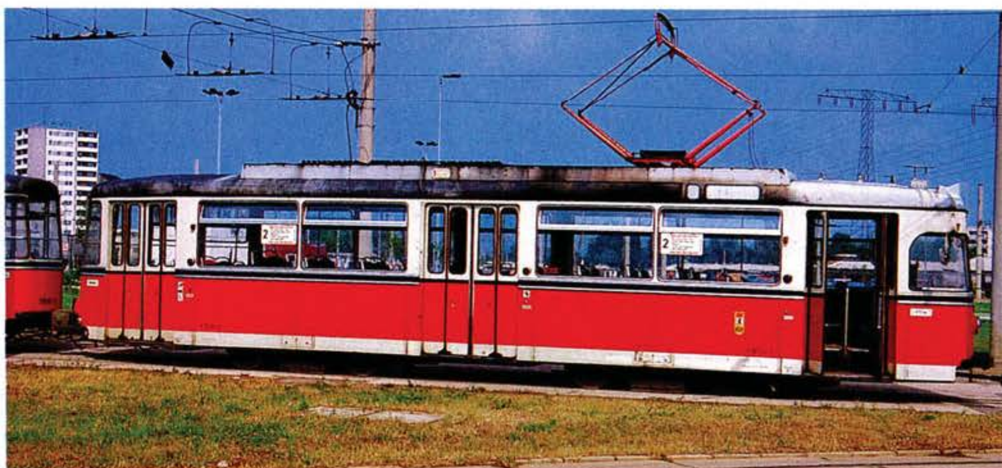
Fotos: Helmut Roggenkamp (3)



Düwag-Triebwagen 208 und Beiwagen 288 der Bonner Straßenbahn am 14. Juni 1994 in der Schleife Graurheindorf.

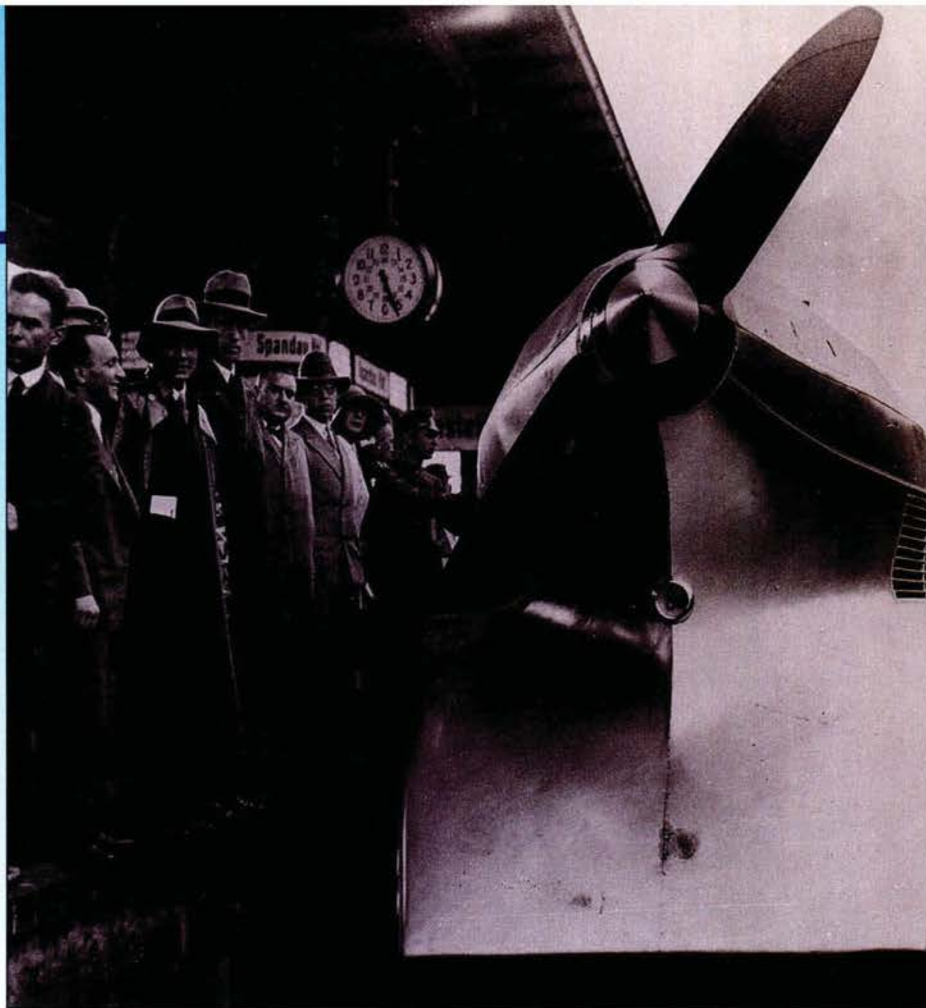


Der Bonner Triebwagen 210 wird nach Sofia verladen. Er trägt bereits das neue orange Farbkleid.



Der Gothaer Großraumtriebwagen 218 024 bei den Verkehrshistorischen Tagen in Berlin-Marzahn.





Der Schienenzeppelin, den Märklin jetzt im Maßstab 1 : 87 neu auflegte, machte Anfang der dreißiger Jahre in Brandenburg Furore.

Über-Flieger

Bahnhof Berlin-Spandau, 21. Juni 1931, fünf Uhr früh: Hunderte Berliner stehen dicht gedrängt auf den Perrons, schauen gespannt nach Westen. Hier wartet niemand auf seinen Vorortzug. Alle sehen der Ankunft des Schienenzeppelin entgegen, der wenige Minuten zuvor in der Prignitz einen neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge aufgestellt hat. 230 km/h erreichte das Versuchsfahrzeug der „Studiengesellschaft Flugbahn" zwischen Karstädt und Dergenthin. Die Reisegeschwindigkeit auf der Gesamtstrecke Bergedorf – Spandau betrug 157,3 km/h. Bereits elf Tage zuvor hatte der Zweiachser zwischen Plockhorst und Lehrte 205 km/h erreicht.



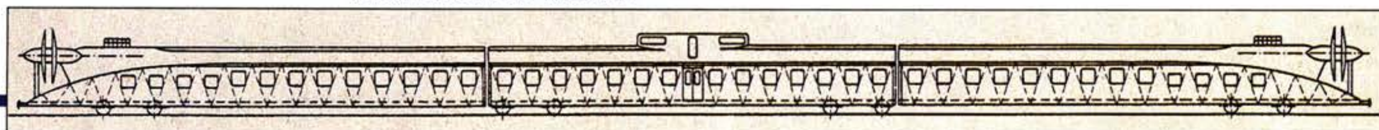
Durchfahrt des Schienenzeppelin, Lippstadt Hbf, 26. Juni 1931.

Der erste Propellerwagen wurde 1909 auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Frankfurt am Main vorgeführt. Sieben Jahre später, im November 1916, fuhr ein propellergetriebenes Schienenfahrzeug zwischen Zossen und Jüterbog. Auftraggeber der Versuchsreihe war die Luftfahrt, die Flugzeugantriebe sicherheitshalber am Boden erprobte.

Die ersten Tests mit echten Propeller-Schienenfahrzeugen fanden 1918 in Palästina und im Mai 1919 zwischen Berlin-Grunewald und Beelitz statt. Doch die schweren Wagen eigneten sich nicht für den neuen Antrieb. Über zehn Jahre vergingen, bis Franz Kruckenbergs in Leichtbauweise konstruierter, zweiachsiger Triebwagen seine Jungfernfahrt absolvierte. Wegen der einem Luftschiff ähnelnden Form erhielt das 25,85 Meter lange und nur 2,8 Meter hohe Fahrzeug den Namen „Schienenzeppelin". Angetrieben wurde es von einem BMW-Flugzeugmotor, der 440 Kilowatt leistete. Die hölzernen, zwei-, später vierteiligen Propeller waren so geneigt, daß sie den 18,6 Tonnen leichten Wagen auf die Schienen drückten. Für Rangierfahrten verfügte der Zweiachser über einen batteriegespeisten Gleichstrommotor mit 37 Kilowatt Leistung, der den zweiten Radsatz antrieb.

Zu einem Fachwerk verschweißte Lochträger bildeten das Skelett des Schienenzeppelin. Als Außenhaut diente imprägniertes Segeltuch. Die Innenräume waren mit Holz verkleidet. Neue Wege ging die Studiengesellschaft Flugbahn auch bei der Einrichtung des Zuges. Klar und übersichtlich gestalteten die Designer den Führerstand,

Propellerwagen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.





Der Propeller des Schienenzeppelin; aufgenommen im Bahnhof Spandau am 21. Juni 1931, dem Tag der Weltrekordfahrt.



Nach der Weltrekordfahrt passiert der Schienenzeppelin den Spandauer Ortsteil Staaken.



Kruckenberg (2. v.l.) mit seinen Mitarbeitern Heyner und Stedefeld sowie Lokführer Black (v.l.).

durch einen Maybach-Dieselmotor, der 302 Kilowatt leistete.

Die DRG erwarb den Schienenzeppelin im November 1934 zum Schrottpreis von 10 000 Mark und stellte ihn im Ausbesserungswerk Berlin-Tempelhof ab. Erst 1939 dachten Mitarbeiter des Münchener Zentralamtes wieder an den Einzelgänger. Als sie ermittelten, wie teuer es wäre, den Schienenzeppelin als Museumsfahrzeug aufzuarbeiten, stellten sie fest, daß er sich in einem desolaten Zustand befand. Sie ordneten an, Kruckenbergs Schnelltriebwagen zu verschrotten. Dies geschah noch im gleichen Jahr. *Friedrich Risse*

die Nichtraucher- und Raucherabteile mit jeweils zwölf Plätzen, das Gepäckabteil und den Eingangsbereich. Für die Sitze wählten sie Stahlrohrsessel im Bauhaus-Stil.

Die Einachs-Laufwerke mit Gummikugellagerung verfügten über die gerade erst entwickelte Magnetschienenbremse mit vier Knorr-Bremsmagneten, die den Wagen aus 160 km/h nach 360 Metern zum Stehen brachte. Als Betriebsbremse gebrauchte die Flugbahn den Propeller – mit umgekehrter Druckrichtung.

Die Reichsbahn lehnte es aber ab, den Überflieger regulär einzusetzen, denn er fuhr nur bei Geschwindigkeiten über 200 km/h wirtschaftlich. Außerdem mußte der Wagen bei Richtungsänderungen gedreht werden. Gerade das aber wollte die DRG mit der Konstruktion von Triebwagen vermeiden. Für den Aufbau eines extra Schienennetzes oder die Einrichtung von Wendeschleifen fehlte das Geld. Der Schienenzeppelin erhielt daher im November 1932 anstelle des vorderen Radsatzes ein zweiachsiges Drehgestell und ein hydraulisches Getriebe mit Strömungswandlern nach dem Föttinger-Prinzip, die jede Achse einzeln antrieben. Als Wandlerflüssigkeit diente Wasser. Anfang 1933 begannen Probefahrten, bei denen der propellerlose Zeppelin Geschwindigkeiten von 160 km/h, kurzzeitig sogar 180 km/h erreichte. 1934 ersetzte Kruckenberg den BMW-Motor

Der Pionier

Franz Kruckenberg (1882-1965) studierte Schiffsbau, wandte sich aber bald der Luftfahrt zu. Nach dem Ersten Weltkrieg, als die deutsche Luftfahrt durch den Versailler Vertrag in der Entwicklung stark gehemmt wurde, begann Kruckenberg, Schienenfahrzeuge zu entwickeln. Für das erste Projekt, eine propellergetriebene Hängebahn, fand er keine Geldgeber. Erst das Projekt der 1928 von ihm gegründeten Studiengesellschaft Flugbahn, der Schienenzeppelin, brachte Kruckenberg einen zumindest kurzzeitigen Erfolg. Nach der Ausmusterung des Schienenzeppelins entwickelte Kruckenberg den Schnelltriebwagen SVT 137 155, der sich durch die Leichtbauweise und die weiterentwickelte aerodynamische Form von den Fahrzeugen der DRG unterschied. Wegen technischer Probleme wurde das Fahrzeug nie regulär eingesetzt. Er wurde zum Vorbild für die Triebzüge VT 10.5, VT 11.5 sowie des VT 18.16 von DB und DR. An der Entwicklung der DB-Gliedertriebzüge wirkte Kruckenberg mit, der 1949 die Gesellschaft der Förderer der europäischen Schnellbahnen gründete.

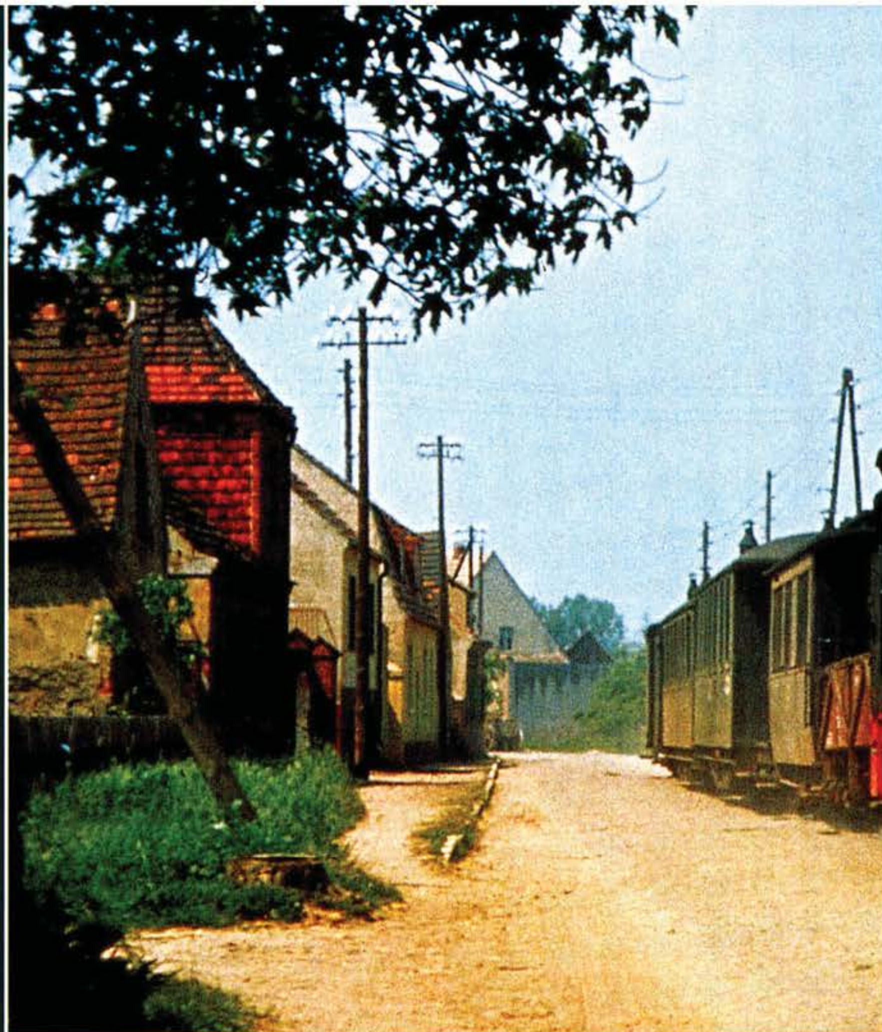
Fotos: Bundesarchiv (3), Friedrich Risse; Zeichnung: Glasers Annalen, 1931



In Grabow waren die KJI eine richtige Straßenbahn, die Strecke führte auf der Chaussee durch das Dorf; Mai 1965.

99 4721 (Henschel 1922/19514) kam 1948 aus Haldensleben zur KJI. Sie endete als Denkmal in einem Halberstädter Park.





Serie: Vergessene Schmalspurbahnen der DDR

Der Kreistag und das Militär wollten die Jerichower Schweiz zur Jahrhundertwende per Bahn erschließen. Das Ergebnis war ein 750-mm-Kleinbahnnetz mit über 100 Kilometern Länge.

Burg-Fräulein

Mit kräftigen Auspuffschlägen stampft 99 4801 von Binz die Steigung zum Jagdschloß hinauf. Am Führerhaus der vierfach gekuppelten Kleinbahn-Tenderlok prangen schon die Lettern des neuen Besitzers: die Rügenschen Kleinbahnen. Seit fast dreißig Jahren zuckelt sie mit ihrer Schwester 99 4802 auf der größten deutschen Insel. Ihre Jungfernfahrt absolvierten beide Dampfrösser allerdings auf dem Festland: Die Kleinbahnen des Kreises Jerichow I (KJI) hatten sie 1938 bei der Firma Henschel bestellt.

Die KJI entstanden von 1896 bis 1903. Vorausgegangen waren jahrelange Diskussionen um die Erschließung des fruchtbaren Elbe-Urstromtales. Der Kreis Jerichow I hatte 1846 in Burg einen Bahnhof an der Potsdam-Magdeburger Bahn erhalten. Den Bau eines engmaschigen Nebenbahnnetzes in dieser Region lehnten der preußische Staat und die Provinz Sachsen ab. Mit der Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes konnte der Kreis Jerichow I ab 1892 den Bahnbau selbst in die Hand nehmen. Unterstützung kam von der preußischen Militärverwaltung, die im Kreisgebiet mehrere Truppenübungsplätze unterhielt. Den Soldaten hätte allerdings eine Feldbahn mit 600 mm Spurweite genügt. Der Kreistag dachte aber fortschrittlich: Er beschloß den Bau eines Kleinbahnnetzes mit der im Deutschen Reich weit verbreiteten 750-mm-Spur.

Der erste Abschnitt von Burg (b. Magdeburg) nach Magdeburgerforth wurde am 4. April 1896 eröffnet, und der letzte von Lübars über Loburg nach Gommern folgte am 20. April 1903. Das Burg-Fräulein bot somit ein Streckennetz von stolzen 106,6 Kilometern Länge. Die bereits in Angriff genommene Strekke Ziesar – Brandenburg wurde letztlich ebenso ein Opfer fehlender Finanzen wie die projektierte, 46 Kilometer lange Linie Burg – Wenzlow. Für letztere gab es sogar schon Tarife: 1,80 Mark in der II., 1,20 Mark in der III. Klasse, Hunde und Militärangehörige 60 Pfennige.

Von Anfang an herrschte auf den KJI ein reger Zugverkehr. Darin eingeschlossen waren Ausflugszüge an den Wochenenden und ein lebhafter Militärverkehr Loburg – Altengrabow. Dort gab es eine dritte Schiene, um regelspurige Güterwagen in die Altengrabower Militärobjekte fahren zu können. 1926 beschloß der Burger Kreistag,

das gesamte Streckennetz auf Regelspur umzubauen. Die dafür erforderlichen Mittel konnten nicht aufgebracht werden, so daß dieses Vorhaben ad acta gelegt werden mußte. Statt dessen investierte man ab Mitte der dreißiger Jahre in die Kleinbahn. Die Strecken wurden erneuert, neue Loks gekauft. Die zehn aus den Anfangsjahren stammenden Dreikuppler von Jung und Hagans wanderten fast alle auf den Schrott. Bereits 1928 verfügten die Kleinbahnen über zehn Lokomotiven, 27 Reisezugwagen und 286 Güterwagen. Mit Hilfe dieses Fahrzeugparkes wurden im gleichen Jahr 352 000 Personen und 170 000 Tonnen Güter befördert. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg stiegen die Transportleistungen durch die im Raum Altengrabow betriebene militärische Aufrüstung weiter an. Deshalb bestellte die Kleinbahn 1938 die modernen Vierkuppler 20 und 21 (spätere 99 4801 und 4802), die mit einer Leistung von über 300 PS zu den stärksten und modernsten Kleinbahnloks jener Zeit gehörten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die KJI von der Sächsischen Provinzialbahnen GmbH in Halle weiterbetrieben. Auch nach Übernahme der KJI durch die Deutsche Reichsbahn mußten die Kleinbahner Höchstleistungen erbringen. 1951 registrierte man 167 580 Tonnen transportierter Güter. Aus Sachsen umgesetzte Reisezug- und Güterwagen stockten den Fahrzeugpark auf und ermöglichten die Ausmusterung älterer KJI-Wagen. Da ein Rollwagenverkehr nicht möglich war, nahm die Deutsche Reichsbahn 1956 in Burg eine moderne Krananlage in Betrieb, die den Güterumschlag beschleunigen half. Noch 1957 beschäftigte sich die Rbd Magdeburg mit einem Sanierungskonzept für die Burger Schmalspurbahnen. Es beinhaltete Streckenumbauten und den Einsatz von modernen Dieseltriebfahrzeugen. Erst als die Stillegung schon beschlossen war, schickte die Reichsbahn einen ungewöhnlichen Triebwagen aufs Burger Netz. Der dreiteilige VT 137 600 stammte aus Lettland. Dort hatte

Die einzige Großinvestition der Reichsbahn für das Burger Netz: die Spezial-Krananlage im Umladebahnhof Burg.





Holz war ein wichtiges Transportgut bei den KJI. Hier stehen drei O-Wagen an der Umladeanlage in Burg, Juli 1965.





Der vierachsige Personenwagen 970-807 kam 1930 von der umgespurten Schlawer Kleinbahn zur KJI; Burg, Juli 1965.



Auch Wagen 970-806 (Düsseldorf 1910) stammte aus Schlawe. Der Dachaufsatz wurde in den fünfziger Jahren entfernt.



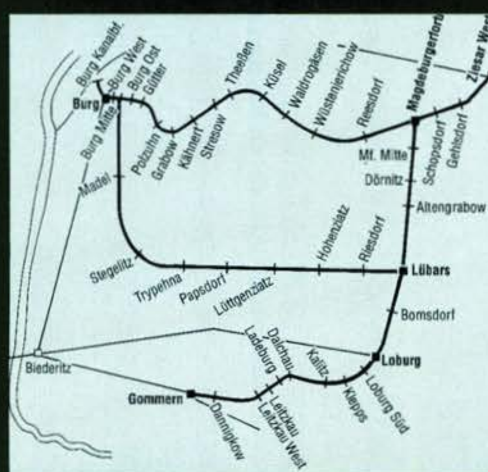
Im August 1965 stellt die Burger Rangierlok 99 4721 einen langen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) zusammen.

man zwischen zwei Personenwagen ein achsloses Mittelteil mit den Antriebsanlagen gehängt. An den Stirnseiten ergänzten die Letten Führerstände. Drei solcher Züge standen nach 1945 in Wolkenstein. Das Bw Dresden-Pieschen baute daraus 1951 wieder einen Zug auf. Er war aber ein Sorgenkind, niemand wollte den „Lindwurm“ haben. Die letzte Station hieß ab 1963 Burg. Dort lief er in zwei Jahren ganze 3323 Kilometer. Das letzte Stündlein schlug am 13. Dezember 1964, als er wegen eines defekten Achsgetriebes aufs Abstellgleis wanderte.

Infolge des nun ständig sinkenden Verkehrsaufkommens wanderte das Modernisierungskonzept in die Schubladen, zumal das gesamte Streckennetz völlig heruntergefahren war. Zunächst entfiel ab 2. Mai 1960 der Reiseverkehr zwischen Loburg und Gommern. Ab 1. Januar 1961 fuhren auch keine Güterzüge mehr zwischen Leitzkau und Gommern. Akute Oberbauschäden zwangen schließlich dazu, den Rest der Strecke ab 10. März 1962 ganz zu sperren. Der Güterverkehr wurde auf Rechnung der Deutschen Reichsbahn bis zum endgültig verbrieften Verkehrsträgerwechsel am 26. Mai 1963 durch Lastkraftwagen des Kraftverkehrs übernommen. Ebenfalls ab Mai 1963 entfiel der schmalspurige Zugverkehr auf dem Dreischienengleis zwischen Loburg und Altengrabow. Seitdem fahren die regelspurigen Reise- und Güterzüge aus Richtung Biederitz nach Altengrabow durch. Am 1. Juli 1965 wurde der Betrieb auf der Strecke Burg – Lübars eingestellt. Die restlichen Strecken folgten am 25. September 1965. Danach verschwanden die Gleisanlagen. Einige Fahrzeuge wurden nach Perleberg oder Rügen umgesetzt. 99 4301 wurde 1965 an die Transportgesellschaft Ballerstedt KG in Pretzien (Elbe) verkauft und dort bis 1969 für Kiestransporte genutzt. Bis 1975 fristete die Lok ein trostloses Dasein, wurde dann aber von Heimatfreunden restauriert und vor dem Bahnhof Gommern aufgestellt.

Noch kann man per Bahn in die Jerichower Schweiz fahren: Auf der Kursbuchstrecke 259 Magdeburg – Loburg – Altengrabow bietet die DB AG täglich sechs Zugpaare an; die letzten zwölf Kilometer schaukeln die Züge auf der einstigen dreischienigen Kleinbahntrasse. Wer dem Burg-Fräulein nochmals richtig in die Augen schauen will, muß nach Rügen reisen. 99 4801 und 4802 erfreuen sich dort bester Gesundheit.

Hermann Wegener



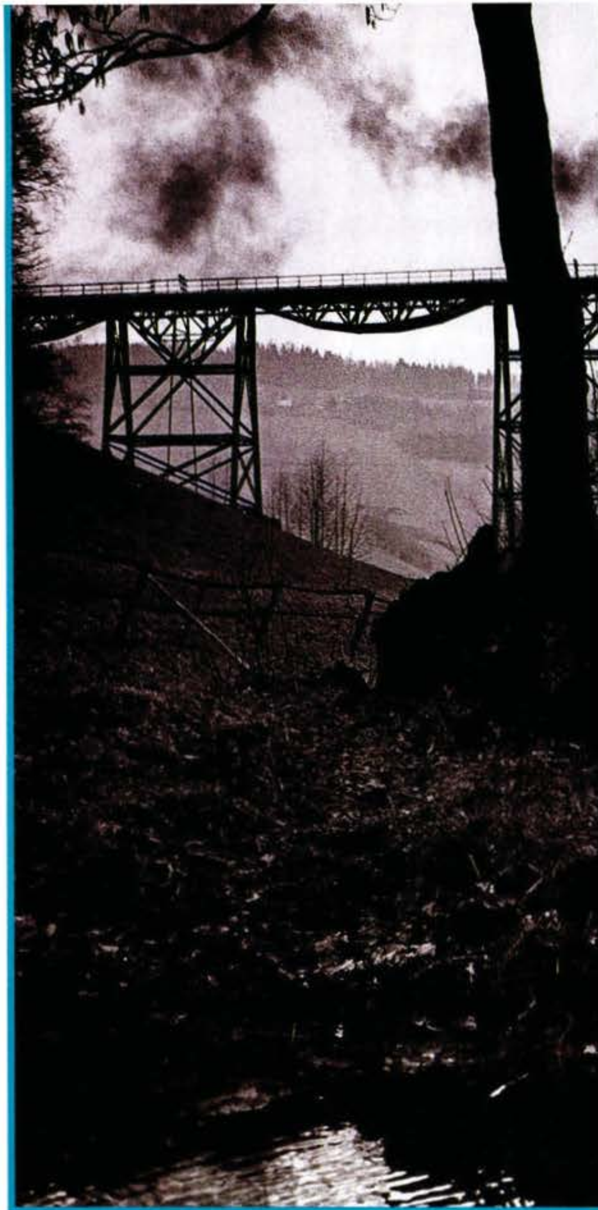
Das einstige Netz der KJI; zwischen Loburg und Altengrabow fahren noch heute normalspurige DB-Züge.

Die Deutsche Reichsbahn war zwar Instrument eines totalitären Systems, für den Eisenbahnfreund aber ein dampfgeschwängertes Eldorado.

Stimmungs-mache

Am Stammtisch der Dampflokfreunde herrscht Einigkeit: Alle sind froh, die DDR zu Dampfzeiten noch kennengelernt zu haben. Die meist menschenunwürdigen Kontrollen der DDR-Grenzorgane kompensierten Reichsbahner und der normale DDR-Bürger mit einer Freundlichkeit, die der Wessi sonst nicht gewöhnt war. Stimmungsmache und Agitation übernahmen lautstarke, dampfbespannte Züge. Als Anfang der siebziger Jahre eine Reise in die „Ostzone" nicht mehr mit der möglichen Verschleppung nach Sibirien verbunden wurde, nahm die Zahl der fotografierenden Fans an DR-Strecken rasant zu. Burkhard Wollny zog es damals Dutzende Male in das Land des real existierenden Dampfbetriebs. Seine bevorzugten Ziele: Sachsen und das Erzgebirge. Nicht nur Schmalspurbahnen lockten, sondern auch solche Exoten wie die sächsische 94 oder die bullige G 12. Wollny trauert dieser Zeit nach – allerdings mit Realitätssinn. Die Aufhebung des Eisernen Vorhangs und die Freiheit für die vielen Freunde in Ostdeutschland sind wichtiger als verklärte Nostalgie. *Wolfgang Schumacher*

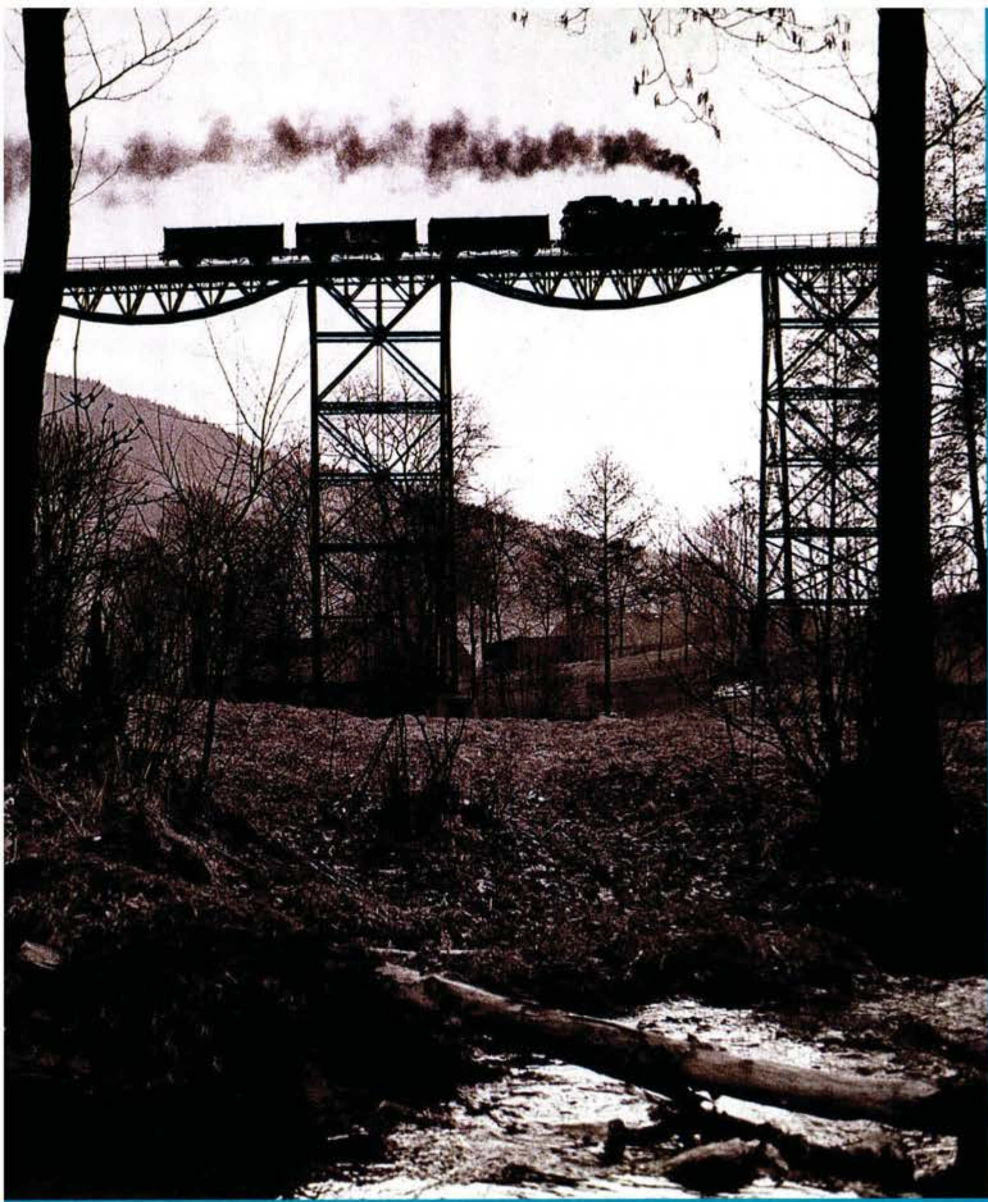
Fotos: Burkhard Wollny

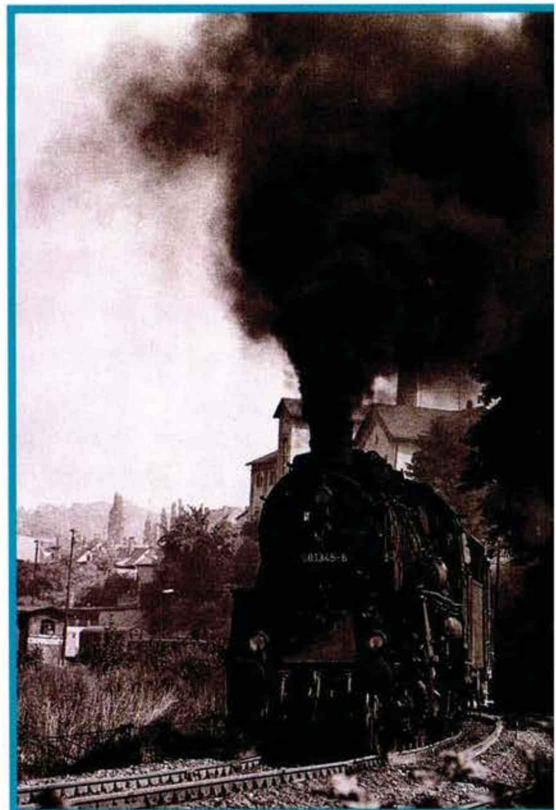


Das Markersbacher Viadukt liegt an der eingleisigen Erzgebirgsstrecke Aue – Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz. Bis in die achtziger Jahre dampften dort Loks des Bahnbetriebswerks Aue. Vor 20 Jahren liefen dort vor allem die bulligen, vierfach gekuppelten Tenderloks der Reihe 86.

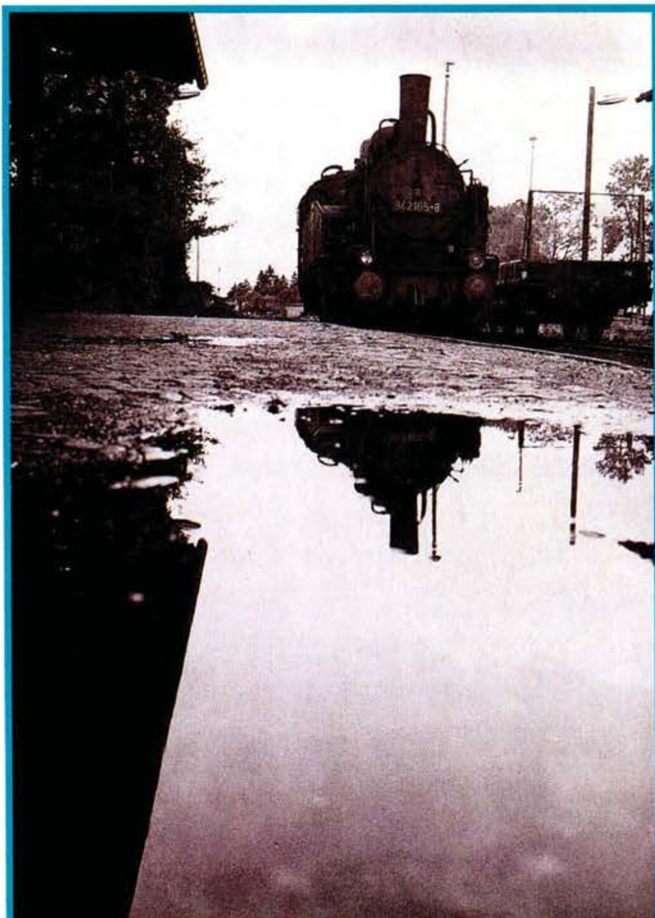


Berlin war immer eine Reise wert, der Besuch in der Hauptstadt der DDR preiswert: Sechseinhalb Märker „Eintritt" kostete ein Tagesbesuch im Ost-Teil der Stadt. Im Westen ließen sich DR-Dampfloks bis Mitte der siebziger Jahre blicken: Berlin-Wannsee mit den Baureihen 01.5 und 118.

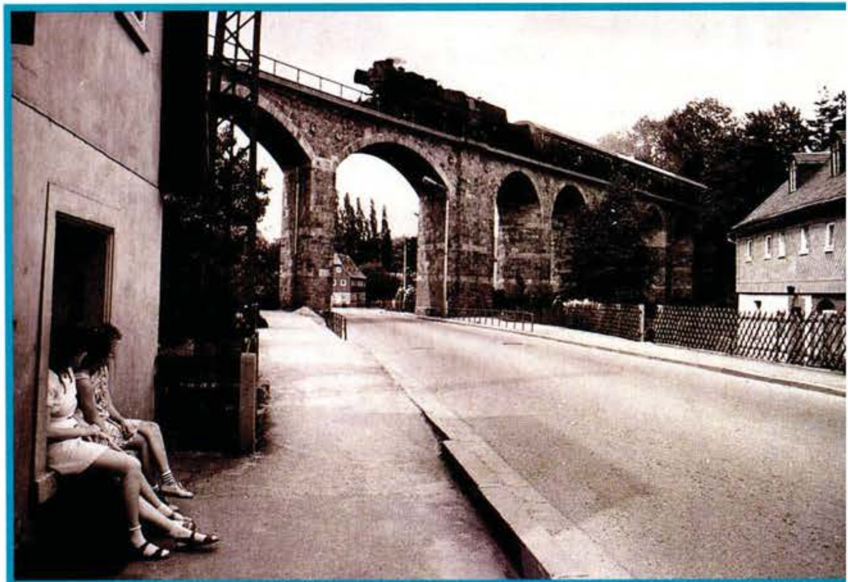




Die dreizylindrigen G 12 des Bahnbetriebswerks Aue gingen 1976 mit wehenden Fahnen unter. Bis in die letzten Betriebstage liefen sie auf Hochtouren. Das Bild zeigt 58 1145 im Sommer 1975 in Wilkau-Haßlau.



Die Pfütze, in der sich 94 2105 1975 spiegelte, hatte Symbolkraft. Wenig später verschwand die Eibenstocker Bahn in einem Stausee.



Ebersbach in Sachsen Anno 1983, sechs Jahre vor der Wende: hübsche Beine, leere Straßen und eine 52.80 vor dem Personenzug Bischofswerda – Zittau.

Eins nach dem anderen

Auf der 21 Kilometer langen westfriesischen Museumsdampfbahn Hoorn – Medemblik fahren Lokomotiven und Waggons aus aller Herren Länder.



Lok 5 (La Meuse, 1929) und Lok 21 (Hanomag, 1922) der Dampfbahn Hoorn – Medemblik stehen abfahrbereit in Hoorn.

Mit zwei kleinen Dampfloks begann am 23. Mai 1968 das Museumsbahn-Zeitalter zwischen Hoorn und Medemblik in Westfriesland. Die Dampfbahn war so erfolgreich, daß bereits kurze Zeit später regelmäßig Dampfzüge auf der von den Niederländischen Eisenbahnen (NS) gepachteten, 21 km langen Nebenstrecke fuhren. Die von den NS gemieteten Waggons sowie die Kosten für Lok- und Zugführer verschlangen fast die gesamten Einnahmen des Vereins, der bald eigenes Personal ausbildete und die nötigen Fahrzeuge beschaffte. Für Museumszwecke geeignete Nebenbahnwagen fanden die Hobbyeisenbahner zunächst nur jenseits der niederländischen Grenzen, bei der Moerser Kreisbahn, der Teutoburger Wald-Eisenbahn, der Hersfelder und der Jülicher Kreisbahn sowie den ÖBB. Später kamen noch Vierachser der schweizerischen Seetalbahn hinzu. Die bunten Züge machten die Dampfbahn europaweit bekannt.

Inzwischen setzen die Museumsbahner auch Wagen des einst weit verzweigten Netzes niederländischer Kleinbahnen ein. Die Wagenkästen dienten seit der Ausmusterung als Wohnwagen oder Hühnerställe. Einer nach dem anderen wurde gerettet und in der Museumswerkstatt in Hoorn betriebsfähig restauriert. Da die Hobbybahner die Drehgestelle komplett neu bauen mußten, dauerte dies einige Zeit.

Auf die ausländischen Wagen konnte die Dampfbahn jedoch nicht verzichten, da die Beförderungskapazität der durchweg mit Mittelpuffer und doppelten Schraubenkupplungen ausgerüsteten Fahrzeuge aus einheimischer Produktion nicht ausreichte.

Doch die unterschiedlichen Waggons ließen sich nur kuppeln, wenn man Übergangswagen zwischenstellte. Lediglich die Lokomotiven verfügen mit Ausnahme der Dampfstraßenbahnlok Nummer 18 über verschiedene Kupplungen.

Wege nach Hoorn

Viele Wege führen zur Stoomtram Hoorn – Medemblik. Die NS bieten Direktzüge von Den Haag aus an (Strecke 42). Reisende aus Amsterdam, Utrecht und Nijmegen (Strecke 40) müssen in Alkmaar umsteigen. Die Wartezeiten sind äußerst kurz. Mit dem Auto oder Bus erreicht man die Museumsbahn über die Autobahn A 10, Abfahrt Hoorn. Da der Museumsbahnhof am Staatsbahnhof liegt, kann man einfach den Hinweisen „P & R" folgen. Weitere Informationen: Museumstoomtram, Postbus 137, NL-1620 AC Hoorn; Telefon: 0031-2290-14862.

13 Jahre jünger als die Lok 16 ist die ebenfalls von Jung gebaute 23 071 der VSM, die am 3. Juli 1993 in Medemblik weilte.

Die NS hatten bereits 1958 die letzte Dampflok ausgemustert. Nur auf Industriebahnen fuhren noch Dampfrösser im Rangierdienst. Die Museumsbahn erwarb die am besten erhaltenen und historisch wertvollsten Maschinen, darunter eine 1921 bei Henschel gebaute Dampfstraßenbahnlok, eine 1908 entstandene kleine Jung-Tenderlok, eine O & K-Tenderlok von 1918 und einen belgischen Dreikuppler, Baujahr 1929. Aus Deutschland kehrte die Kleinbahnlok 21 (Hanomag 1922) der Limburgsche Stoomtram Maatschappij heim. Ferner kauften die Hobbybahner die 1943 gebaute Lok 16 der Georgsmarienhütte. Schließlich holten sie 1978 die in Bergen stehende NS-Denkmalslok 7742 vom Sockel und überführten sie in die Hoorner Werkstatt, in der neben ehrenamtlichen auch bezahlte Kräfte arbeiten. Mit Fremdaufträgen lastet die Dampfbahn ihre Werkstatt aus. 1989 wurde hier die NS-Schnellzuglok 3737 des Utrechter Eisenbahnmuseums betriebsfähig überholt.

Für den Betrieb stehen heute sechs Dampflokomotiven, fünf vierachsige und zwölf zweiachsige Lokalbahnwagen ausländischer Bauart sowie vier niederländische Kleinbahn-Vierachser bereit. Weiter verfügt die Dampfbahn über zahlreiche Güterwagen und Dienstfahrzeuge, darunter zwei Dieselloks für Rangieraufgaben und einen Dampfkran. Die Dampfloks werden vom Bw Hoorn aus eingesetzt, wo sie Kohle und Wasser erhalten. Wasser können sie auch im Endbahnhof Medemblik fassen.

Zwischen Mai und September fährt die Museumsbahn nach festem Fahrplan, während der Hauptsaison mit dichterem Takt. In den übrigen Monaten veranstalten die Hobbyeisenbahner gelegentlich Sonderfahrten. Die Betriebsanlagen und Werkstätten stehen jederzeit offen. Eisenbahnfreunde können sie unangemeldet besichtigen. In Medemblik warten bereits Ijsselmeerdampfer, um die Fahrgäste nach Enkhuizen zu transportieren.

Entlang der Strecke existieren keine besetzten Bahnhöfe und Stellwerke mehr. Die Zugleitung erfolgt per Funk vom Bahnhof Hoorn aus, wo sämtliche Züge beginnen. Neben- oder Kreuzungsgleise mit Handweichen gibt es an den Bahnhöfen Zwaag, Wognum, Midwoud, Opperdoes und Medemblik. In Opperdoes und Midwoud müssen die Züge in ein Stichgleis fahren, um kreuzen zu können. Ein für die Eisenbahner kompliziertes, für die Fahrgäste aber umso attraktiveres Manöver. *Rein Korthof*

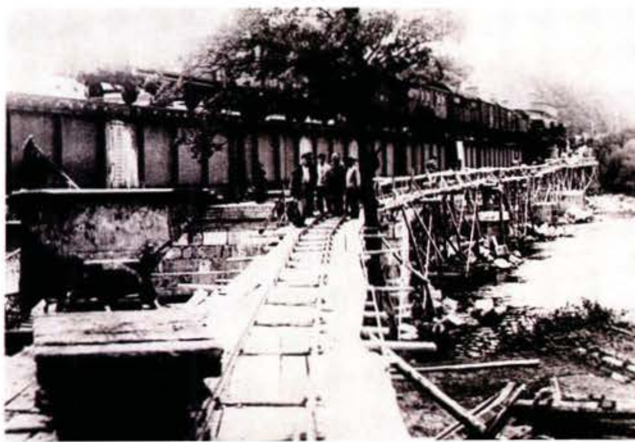
Lok 16 wartet mit Vierachsern der schweizerischen Seetalbahn am Haken auf den Abfahrbefehl im Bahnhof Medemblik.



Fotos: Rein Korthof

Binnen dreier Monate nach Kriegsende reparierten deutsche Kriegsgefangene die zerstörte Eisenbahnbrücke bei Leisnig.

Eilige Terminsache



Die Bauarbeiten an der Brücke sind beendet. Noch steht die Behelfsbrücke mit Arbeitsgleis.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges zerstörten Sprengkommandos von SS und Wehrmacht zahlreiche Bahn- und Straßenbrücken in Sachsen, um den Vormarsch der Alliierten aufzuhalten. Am 24. April 1945 rückte die Rote Armee in Riesa ein, zur gleichen Zeit erreichten US-amerikanische Truppen die Linie Chemnitz – Mittweida – Leisnig. An Bahnverkehr war in diesen Tagen freilich nicht zu denken: Waggons aller Art blockierten Bahnhöfe und Strecken. Zudem hatten die Sprengkommandos ganze Arbeit geleistet. Die Träger der Elbebrücke bei Meißen lagen im Strom, die Brücken bei Hilbersdorf, über die Freiberger Mulde bei Röda sowie innerhalb der Bahnhöfe Nossen und Leisnig konnten nicht mehr passiert werden.

Ein moderner Zug der Regionalbahn Döbeln–Leipzig passiert die Muldenbrücke bei Leisnig.

Noch im Mai 1945 konstituierte sich in Döbeln die provisorische Stadtverwaltung. Ihr gehörte der Sozialdemokrat Arthur Reiche an, der seit 1922 bei der Güterabfertigung arbeitete. Reiche sollte den Eisenbahnbetrieb wieder in Gang setzen. Kapitän Korolew, Beauftragter der Sowjetischen Militäradministration, der Quartier im Döbelner Hauptbahnhof bezog, befahl, die Brücke in Nossen bis Oktober, die im Bahnhof Leisnig bis zum 1. August wiederherzurichten. Eine eilige Terminsache, aber kein Material: Ersatzteile sowie Spezialfahrzeuge und -geräte zum Brükkenbau lagen unerreichbar im Reichsbahn-Lager Heidenau, südlich von Dresden.

Reiche beauftragte Baurat Wilhelm Semper vom Betriebsamt Döbeln mit dem

Baurat Wilhelm Semper vom Betriebsamt Döbeln leitete den Wiederaufbau.

Arbeitszug mit in der Mitte fahrendem sächsischem „Rollwagen" Baureihe 38^{2-3} auf der Leisniger Brücke.

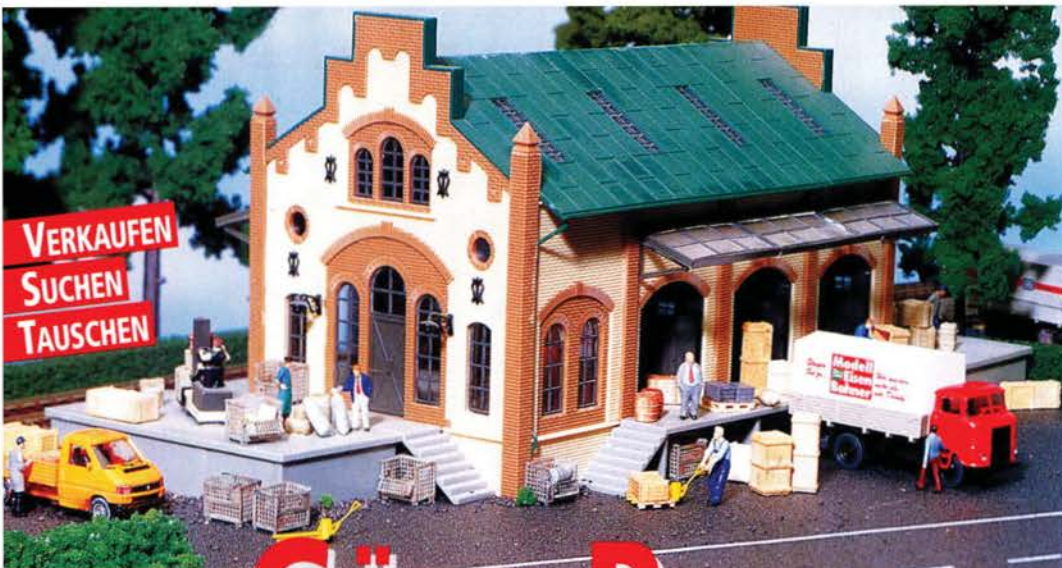
Brückenbau. Semper hatte beim Strecken- und Brückenbau in Thüringen Erfahrungen gesammelt, wurde später in die Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes nach Berlin gerufen und leitete ab 1965 den Baubetrieb der DR. „Nach Heidenau zu fahren, war unmöglich", erinnert sich der heute 86jährige, „ebenso die Leisniger Brücke wieder so herzustellen, wie sie einst war. Für gemauertes Gewölbe hatten wir keine Baustoffe. Da half nur, Stahlträger auf die Pfeiler zu legen. Ich wußte, daß an der Strecke bei Schweta durch den Rückbau des zweiten Gleises ein Brückenteil überflüssig geworden war. Das holten wir für die Leisniger Brücke."

Die langen Überbauten mußten auf Rungenwagen gelegt werden. Eine gefährliche Sache: Verrutschte ein Träger auf der kurvenreichen Strekke oder verlagerte sich der Schwerpunkt des Waggons ungünstig, konnte das Fahrzeug entgleisen und, im schlimmsten Falle, umstürzen. Wären Träger beschädigt worden, hätten die Sowjets sofort Sabotage festgestellt.

In Leisnig bereiteten unterdessen Sprengmeister die steinernen Pfeiler zur Aufnahme der Stahlüberbauten vor. „Macht das so, daß auf keinen Fall die anderen beschädigt werden", lautete die Anweisung Sempers an den Sprengmeister. Die Detonation wurde jedoch sauber ausgeführt. Anschließend verlegten Gleisbauarbeiter und deutsche Kriegsgefangene die Stahlträger ohne besondere Sicherheitsmaßnahmen auf den Steinpfeilern und befestigten die Schienen.

Am 3. August fuhr der Eröffnungszug, gezogen von zwei Lokomotiven der Baureihe 52. Eine der Maschinen trug noch den Tarnanstrich aus dem Krieg. Max Barth, Präsident der Reichsbahndirektion Dresden, und sowjetische Offiziere weihten das Bauwerk ein. Es genügt ohne größere Instandsetzungsarbeiten noch heute den Ansprüchen des Zugverkehrs. Den Kriegsgefangenen soll versprochen worden sein, sie kämen zu ihren Familien, wenn sie die Brücke planmäßig fertigstellten. Der sowjetische Kommandant hat angeblich Wort gehalten. *Erich Preuß*

Fotos: Erich Preuß (2), Sammlung Preuß



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF

Modellbahn + Zubehör

Bahnfreak baut Bahnen i. jed. gewünschten Baustufe, realist. wie i. richt. Leben (ich hasse charakterlose Ovalstrecken!). Roland Heichel, Löwenstr. 1, 79098 Freiburg. Tel. (0761) 280833

Privatverkauf: H0 2 L-Material, Loks, Wagen, Fahrzeuge, Bausätze, Gleismat., Zubehör. Listen gegen DM 2.- in Pwz. von Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin (Oberschöneweide)

Biete TT-Modelle BTTB, Zeuke alt, Lokomotiven, Wagen, CR-Wagenbausätze und Komplettmodelle, LPH-Nachproduktionen, Kleinserien, Ersatzteile, TT-Kurzkupplungen, TT-Kfz., TT-Zubehör, TT-Literatur. Liste gg. DM 2,-in Briefmarken. Thomas Böttger, Goethestr. 16, 08297 Zwönitz

N-Spur: Loks + Wagen + Roco-Weichen; Spur I Krokodil 5758; H0-Autos Herpa + Albedo + IMU + Preiser + usw.; H0-Zubehör Pola + Viessmann + Preiser + usw.; Eisenbahnvideos + Bücher + Fachzeitschriften; Suche N-Spur Big Boy + 1044 Gewerkschaftslok + Ae 8/14 + Ae 8/8; H0 Herpa Alpina B 6 Weihnachten + Genf; B 10 blaumet. + B 3 blaumet.; Liste DM 5,- in Bfm.; Karl-Heinz Ahles, Tiefengasse 11, 74379 Ingersheim

Modelleisenbahngroßversand. Liliput-H0, Gützold-H0, Tillig-TT, Pilz-Gleise, Auhagen-Bausätze. Preisliste gegen DM 3,- in Brfm. bei: Torsten Hahn, Falkenstr. 58, 71292 Friolzheim. Telef. + Fax 07044/41150 o. 44245. **G**

Privatverkauf: Piko N: Loks, Wagen u. Ersatzteile. Liste geg. Freiumschlag. Nehme Ihre defekten Piko-Loks/N in Zahlung. Frank Jeserich, Eisenberger Str. 60 b, 07639 Weißenborn, Tel. 036601/43836

„Über 300 Spur-N-Bierwagen, Spur N Neuheiten 1995, ab sofort lieferbar, aktuelle Angebotsliste gegen Freiumschlag DM 1,- bei: F. Gensheimer, Postfach, 66055 Saarbrücken Tel.+Fax 0681/700226 **G**

Ro, Fl., Lil.: BR 05, 45, 52, 12, 91, 38, 56, 58, 74, T 3, 38, 39, 01 DB/DR, 57 41 Öl, 50, 94, 92, 93, 23, 53, 44, VT 137 DRG/06/04, 52, Windb. 98, ET 485, E 94/1020, E 60, E 91, alles in DRG/DB, DR, KPEV vorh., Top-Zustand, viele Zugpack. Christian Zschoche, Martin-Luther-Str. 107, 10825 Berlin

Von Privat: Reparaturumbau von Loks auf Digital: Lenz, Märklin usw.; Alle Spuren und Fabrikate. Elektronische Bauteile auch auf Wunsch. Michael Klopsch, Tel. (06648) 8121

Straßenbahn Depot Rothfuchs Versch. Straßenbahn-Modelle + Zubehör, Marks-Modelle, S-Bahn H0 + N; Liste bitte anfordern. Günther Rothfuchs, Hochfeilerweg 12, 12107 Berlin, Tel. 030/7414470

Verkaufe Tillig BTTB Artikel-Liste gegen Freiumschlag anfordern. Johann Stockenreiter, Lärchenweg 13, 83022 Rosenheim **G**

TT-Verkauf, BTTB, Zeuke, Rokal, Loks und Wagen. Umfangreich! Angebotsliste gegen DM 2,- in Briefmarken über Andreas Hohmuth, Am Poggenbrink 17, 33611 Bielefeld, Tel. 0521/875305

Spur H0 Mä 3125, 3154, 3048, Fl 1361, 1324 HAG 151, 161, Liliput, Roco, Bemo, Wiking u.a. aus Sammlung. Liste gg. DM 1,- Modellbahner repariert Spur H0. Umbauten Gleich-/Wechselstrom. Dreharbeiten, fräsen, bohren. Manfred Pohle, Schaffhausener Str. 61, 12099 Berlin

Schriften KPEV, DRG, DB f. MS-Windows, Lok-Ätzschilder, Schriftschablonen 1:1, Software u.a. Info: Rückumschlag DM 1,-. S. Kluck, Neudecker Str. 12, 93073 Neutraubling

N-Sammlung (Aufgabe wg. Platzmangel). Zu 97% ungefahren, ca. 40 Loks, 160 Wagen, div. Trafos - u.a. in 2 Hängevitrinen -, 20 elektr. Weichen, Rampen, Brückenbs., Anlage 100 x 150 cm auf Gestell teilmont.; 30 Häuser, Bahnhöfe, Güterschp., MBS-Elektr.-Module, Busch-Eisenb.-Electronic, viel Zubehör u. Literatur. NP über DM 9.000,- kompl. VB DM 5.500,-. Gerhard Rabe, Tel. (08139) 1642

Sammlungsreduzierung H0: Fahrzeuge, Zubehör, Raritäten, Vergriffenes und viel Neues im OK, preiswert, Liste anfordern mit Freiumschlag bei: Gunnar Sattler, Sylter Str. 38, 04157 Leipzig

Zentral-Station Ankauf-Verkauf. Modellbahnen, -autos, Blechspielzeug. 10717 Berlin-Wilmersdorf, Güntzelstr. 39/Ecke Uhlandstr. 14-18 Uhr, Sa. 10-13 Uhr. AB: (030) 8736356. **G**

Verkaufe Automodelle H0+N Wiking, Herpa, Roco, Brekina und Preiser sowie Märklin Metallgleis und Zubehör H0. Liste bei Rückporto DM 3,- von Alois Spies, Blaumeisenweg 5, 85551 Kirchheim

Einen Bild-Bericht der Sonderausstellung: TRABBI-MODELLE UND MOTIVE sende ich bei Interesse gerne zu! W. Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg. (Vom 5.8.-8.10.95 wurden im Kreisagrarmuseum Dorf Mecklenburg über 250 Trabant-Modell-Autos in allen Größen und ca. 250 weitere Sachen aus dem Umfeld des Trabant gezeigt.

N-Spur Lokomotiven und Wagen (Arnold, Trix, Fleischmann etc.) zu verkaufen oder Tausch gegen H0-Lokomotiven und H0-Material. Kurt Fischer, Tel. (08261) 9623

Restposten u. Auslaufartikel in H0-2L-DC + 3L-AC, Neuware, spottbillig, z.B. Lima-Nr. 8138-E 10 blau DM 79,-/DM 149,-; Rivarossi-Nr. 1361 - bay. Pt 3/6 grün, DM 222,-/DM 300,-; Liste gegen DM 1,- Pwz. (nur Versand). Siegfried Thomee, Kirchhofstr. 28, 12051 Berlin **G**

LGB, aus Großsammlung zu verk. z.B. 2043 Arosa, 2073 D grün, 2974 D, 2060, 2090, 2066, sowie auch Sondermodelle 3060 B, 4028 CS, CC, HH, B usw. Zubehör wie Drehscheibe und vieles andere. Udo Weber, Tel. (02774) 6032

TT/N Loks und Wagen, sowie Häuser und Zubehör, teilw. unbenutzt, Liste geg. DM 2,- Porto bei Olaf Chlebisch, Türkenstr. 19, 13349 Berlin

Märklin Spur I, Anfangspackung mit Diesellok, 4 2-achsige Güterwagen, 2 Personenwagen und gerade Schienen, sehr günstig. Udo Weber, Tel. (02774) 6032

LGB Sonderserie USA-Zirkuszug 6 Wg. für DM 2.500,- Handarbeit. Diesellok mit Sound aufladbare Akkus, gefedert und Kugellager für DM 4.300,- u. Porto zu verkaufen. Walter Loch, Ravolzhäuser Str. 45, 63526 Erlensee

TT-ROKAL SANTA-FE-EXPRESS Doppel-Diesellok (rot/silber) u. 5 Wagen, davon 1 Aussichts- u. 1 Endwagen; Angebote an: Jürgen Korn, Nickelswalder Str. 8, 12589 Berlin

N u. H0-umfangr. Angebot b. Gebrauchtware, Neuware, Kleinserien u. Zubehör. Liste gibt's für DM 2,-; Spur bitte angeben. TTHOST-Modellbau, Bergstr. 23, 06774 Söllichau **G**

Märklin Spur I Anlage, zusammenklappbar, mit 4 Loks (BR 55, BR 89 - Einzelstück, Köf, DH 9500), 9 Güterwagen, Gebäude, Trafo, komplett DM 4.500,-, evtl. auch einzeln. Tel./Fax: 02234-74185 abends.

SIE haben noch TT-Wagen ohne Beladegut. Das sollten Sie ändern! Info kostenlos. Natürlich haben wir noch mehr! TTHOST-Modellbau, Bergstr. 23, 06774 Söllichau **G**

TT-Bahner auf d. Suche nach TT Modellen - gebraucht u. neu, zum fairen Preis bei gutem Service? Ohne unseren Katalog für DM 3,- werden Sie lange suchen! TTHOST-Modellbau, Bergstr. 23, 06774 Söllichau **G**

Gebe ab: Wagen Piko, Roco, Lima; Pilz Modellschienen 60 m + el. Weichen, Liste gegen Rückporto. Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Biete diverse Ersatzteile für Piko H0 und N; bitte Listen anfordern. Holger Iwawrzyniak, Dittrichstr. 11, 04445 Liebertwolkwitz, Tel. 034297/42498

Piko-Modelle, auch Handmuster von Arbeitsgemeinschaften, Fleischmann, Roco u. Märklin-Hamo Artikel. Liste gegen Freiumschlag. Erik Hesse, Emscher Bruch 11, 45657 Recklinghausen

Verkaufe Lemke 18 201 und 02 0201-0 je DM 2.700,-; Fulgurex 18 201 DM 2.680,-; Lemaco „Sachsenstolz“ 19 017 DM 2.250,-; DB 44 Öl 2 Varianten je DM 4.500,-; Micro BR 100 ÖBB 2 Varianten je DM 2.700,-; S2/6 3 Varianten je DM 2.600,-; DR 03 052 DM 2.650,-; Key PRR Q-1 DM 3.250,-. M. Galle, Postfach 40, 12416 Berlin.

Verkaufe Märklin- und Fleischmann-Artikel, meist neuwertig. Außerdem Literatur. Liste gegen Freiumschlag. Ernst Tillmann, Ackerstr. 4, 47918 Tönisvorst

Bäume, Streumaterial etc. in origi. Verp. bis zu 50 % unter Normalpreis zu verkaufen, sowie Märklin Drehscheibe 7186 (2 Jahre). Liste gegen DM 2,- in Briefmarken. Tobias Schiederweier, Westendstr. 8, 93413 Cham/Obpf.

Spur N Verkauf Liste gegen Freiumschlag. A. Baum, Lilienstr. 60, 35428 Langgöns

Märklin H0 + Z abzugeben. Liste gegen Freiumschlag. A. Baum, Lilienstr. 60, 35428 Langgöns

Verkaufe fast alles von BTTB und TT-Zubehör. Liste gegen DM 1,50 in Briefmarken. Jens Quicker, Lutherstr. 26, 02826 Görlitz

0e-Dampflok StmLB 699.01, passend zu Flm. Magic Train, Anfr. geg. Rückporto. Sabarasch, PF 511611, 38246 Salzgitter.

Bahnfreak fertigt Anlagen jeder Spur und Größe, Dioramen, Gebäude, Brükken, Bau- und Schaltpläne, alles wie im richtigen Leben: Roland Heichel, PF 68, 79261 Gutach/Breisgau

Biete DRG-Loks von Flm., Rc., Trix, Kato, Lima. Alles NEUWARE! Liste gegen Freiumschlag bei: Frank Henning, Carl-Severing-Str. 191, 33649 Bielefeld

MÄRKLIN Spur H0 umfangreiche Anlage, - Lokomotiven und Waggons sehr gut erhalten, komplett oder einzeln abzugeben. Preis VS. Achim Heydrich, Tel. (02225) 702938

Verk. Lokmodelle versch. Hersteller sowie Skoda LKW-Modelle. Alles 1-2 Monate alt. Karsten Claus, Tel. (09571) 2226

Märklin/Arnold Digital Central Unit 6027 für DM 150,-; Decoder K74 für DM 60,-; alles neu, Garantie bis 11/96. Suche Booster 6016, Programmer 6030 u. Decoder K87. Erik Hesse, Tel. (02361) 372819

Verkaufe neuwertiges Gleismaterial von Fleischmann „Piccolo“. Eberhardt Normann, Hauptstr. 75, WAK99947 Wolfsbehringen

0e-Dampflokbausatz „StmLB"-699.01. Info gegen Rückporto. Ralf Schöner, Weserstr. 9, 38259 Bad Salzgitter

Verkaufe umfangreiches TT-Material wegen Hobby-Auflösung. Liste gegen frankierten Rückumschlag oder Fax: 0711/588184. Frank Eberwein, Robert Koch Str. 14, 70734 Fellbach, Tel. 0711/588184

Märklin 3141, 3125, 3157, 3149, 3145, 3096, 3142, 3090, 3139, 3095, 3065 sowie 81004, TELEX o. Karton zus. DM 1.200,-. (Alle Loks n. gel.). Heinrich Scheers, Hormesfeld 11, 41748 Viersen 1

Originalverpackt und nicht zugerüstet, Roco BR 57, Gützold BR 219 2. + 3., V 240, auch div. Vitrinenmodelle und Zubehör. Tausch oder Inzahlungnahme von Brekina H6 oder Polizeifahrzeuge 1:87 aller Hersteller. Rückfragen: Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin, Tel. 030/6350238

Biete Piko H0 und N, TT und TT Kleinserien, Ersatzteile für Piko H0 und N bitte Listen anfordern. Fax: 0341/4414272. Bernd Schwabach, W.-Zipperer-Str. 118, 04179 Leipzig, Tel. 0341/4426881

LGB blauer Zug, 150 Jahre Deutsche Eisenbahn 100 Jahre Ernst Paul Lehmann. Alles neu, Märklin I Werbewagen; bitte anfragen. Hans Ehlers, Tel. (04741) 8535

Verkaufe Märklin Spur 1: 5407 Rungenwagen-Set DM 890,-; 5597 P 8 Wannentender DM 2.240,-; 5571 BR 218 DM 1.600,-; 5758 lim. Krokodil grün DM 2.450,-; 5574 Köf DM 745,-; 5750 3-tlg. Adler DM 2.340,-; Maxi Schlepptenderlok vernickelt DM 665,-; MB SL rot je DM 390,-; silber je DM 490,-; Post gelb DM 1.640,-; Feuerwehr DM 1.340,-; Plane DM 850,-; Post rot DM 890,-. Ivo Linsin, Tel. (07623) 20604 abg 19.00 Uhr

Silicon- u. Latexformen zur individ. Landschaftsgestaltung in Gips. Info-Material gegen DM 3,-Porto. Jutta Joachim, Bayernweg 29, 33102 Paderborn, Tel. 05251/409092 **G**

Verk. rollendes Material H0/TT verschiedener Hersteller oder Tausch gegen DDR-Minibuchsammlung oder DDR-Münzsammlung, auch Orden und Medaillen. Holger Friedel, Tel. (030) 5676894

Verkaufe Märklin Wagen-Set „Rheingold" neu Spur H0 original verpackt. Festpreis DM 550,-. Fax: 06442/23865. Erich Steinbach, Tel. (06442) 1258

Verkaufe TT-Anlage, 1,40 x 0,90 m mit schöner Landschaft! Ausführliche Infos Andy Graulich, Tel. (030) 2040521

BIETE LILIPUT H0: AB4ü-28 (1 x 1.Kl., 1 x 2. Kl. DB-blau aus 844/843), Langenschwalbacher 81503; 81803, 81903 (DB-grün), jeder Wagen DM 35,-. Frank Barby, Tel. (039322) 42448

Verkaufe Personenwagen H0 u. TT-limitierte Sonderserie „30 Jahre MEC Oranienburg" für je DM 40,-. Wolfram Arnold, Hohne-Neudorfer Weg 9, 16562 Bergfelde

Märklin Metall, 240 St. H0-Schienen und Weichen, gebrauchte, fast neuwertige Teile, verkaufe bei Komplettabnahme 50% unter Neupreis. Stückliste anfordern. Tel./Fax: 0202/465509.

HRF-Modellbahn-Atelier H0m: SBB-Brünigbahn und RhB.-Rollwagen-Fertigmodelle je DM 580,-. Bernd Beckmann, Skedagatan, Rosenlund, 59293 Borghamn (Schweden)

Verkauf: Siemens-Schuckert E 204 von Egger H0e, V 2201 + 02 von Bemo & Vlk Württemberg (Bastlermodell) Bemo H0e, außerdem Gogtram 4-achser, rot/weiß. Michael Spengler, Tel. (0234) 65399

Verk. TT-Material (DDR-Prod.) 5 Loks und 15 versch. Wagen, zusammen DM 450,-; dazu evtl. TT-Platte 1,40 x 1,70 m mit Zubehör (u.a. 9 Weichen, Berg, 6 Häuschen). Steffen Graf, Tel. (0371) 425430 tägl. ab 18.00 Uhr

NEU: Fotoreale Bastelbögen; Pros. geg. DM 1,- in Briefm.; Stipp-Bastelbogen GbR, Egmontstr. 10, 10317 Berlin **G**

Mä 83415 MHI 52 = DM 780,-, 30/4071 1+2 je DM 580,- 3089 DM 260,-; 3671 DM 680,-; 4 x 4030 + 1 x 4031 DM 800,-; 346/1B/2/5 DM 680,-; 4033 DM 160,-; 320 + 320S, alles Top im OK. Northlander mit Zertifikat DM 2.980,-. Und: alle Amerikaner von Anfang an, 83474 mit Blinklicht, 3162 x 5 x 4189, 3670 Holzlok + Wagen Kartons für ST + G 800 geg. Gebot + andere + anderes. Ralf Büker, Liemer Weg 9a, 32657 Lemgo

Arnold 150, 194, LH-Airport-Express 103 mit 3 Wagen; Piko N-Gleise, Russ. Ellok; Div. D- u. IC-Wagen; Preise VS. Axel Findelklee, Tel. (06101) 47460 ab 18.00 Uhr.

H0e - H0m Dampfloks Triebwg. Wagen, Autos, Figuren, Standseilbahn, Häuser usw. noch auf Anlage, leicht abzubauen. Liste DM 1,-. Kurt Grahneis, Brinkstr. 40, 30890 Barsinghausen

Märklin Maxi Western Lok Nr. 5454 neu, anstatt DM 850,- nur DM 650,- plus Porto. Kurt Grahneis, Brinkstr. 40, 30890 Barsinghausen

Verkaufe H0 Piko BR 80 2 x à DM 80,-; 2 x BR 24 à DM 80,-; BN 150 DM 30,-; BR 64 alt DM 80,-; Spur N BR 118 blau, BR BB 9200 oder SNCF V 180, NOHAB DSB, alle Loks je 2 x und alle für Stück DM 30,-; Waggons Spur N 4 x Containerwagen 4-achsig à DM 8,-; 1 x Personenw. Ci29 DM 8,-; 3 x Kühlwagen 4-ach. à DM 8,-. Suche Ersatzteile für DDR-Modellautos 1:87. Zuschr. u. Angebote an Roland Wolter, Salvador-Allende-Str. 5, 18147 Rostock, Tel. 0381/695636

Verk. von Piko bzw. Gützold BR 24, BR 86, BR 55, BR 120 BR 130, BN 150 je Lok DM 70,-. Schienenbus Fleischmann 798 mit Steuerwagen DM 100,-. Kaj Vogt, Hirtengasse 4, 09599 Freiberg, Tel. 03731/31688

Rokal TT, div. Fzg., Kataloge, me & Spur S im Tausch/Verkauf gegen Reste Rokal T 3, 85, E 05, alte Beckm. BR 94 und Zubehör, auch Prefo-Rennbahn Fzg. u. Zubehör, Holzforts unter Tel. (02271) 51380 nach 20.00 Uhr

Verkaufe DDR Eisenbahnansichtskarten farbig und schw.-weiß, Sammelbildserien Leporellos. Werner Galle, Riesaer Str. 92, 04932 Prösen, Tel. 03533/810383

Maag, Rietze u. Zurüstteile 1:87 PKW, LKW, Kennzeichen, deutsch, Liste gegen Rückporto DM 2,- in Briefmarken bei: Demi Lang, Unterer Kirchberg 15, 88273 Fronreute-Fronhofen

Preiser Zirkus Sarrasani 1:87 komplett mit 35 Fahrzeugen und diversem Zubehör. Preis: VB. H.G. Heldwein, Tel. (07585) 2014

Piko BR 95 Öl DM 150,-; 118 DM 110,-; 130 DM 120,-; 120 DM 120,-; 52 Kondenst. DM 200,-; 01 Boxpokr. DM 160,-; 2 Rekowg. beige/grün/braun à DM 25,-; 8 IC-Wg. rot/weiß, 26,4 cm, à DM 25,-. Alles Fabrikneu. Versand per NN. Karl-Heinz Kießling, Lendenstreichstr. 47, 07318 Saalfeld

FALLER AMS: 10 PKW, 4 LKW, 2 Anhänger, Wohnwagen, Abzweigung, Engstelle, Doppelkreuzung und 100 Fahrbahnteile, Ersatzteile, Zubehör, nur wenig gebraucht, sind einzeln oder komplett zu verkaufen. Preisbeispiele: PKW DM 70,- bis DM 100,-; LKW DM 120,-; komplett DM 2.000,-. Liste auf Anfrage. Barnabas Csikos, Buzavirag u. 10., H1025 Budapest

ACHTUNG! „Tinplatebahner"... Umrüstachsensatz von Tinplate auf normal „0" isoliert, 2 Leiter, handgefertigt, neuwertig, 12 St. für Märklinbahn zu verkaufen für DM 200,-. Günther Raschke, Brandenburger Str. 21, 26388 Wilhelmshaven, Tel. 04421/54653

Verkaufe Spur 1, Bing, Bauj. ca. 1925. Lok, Tender, 3 Salonwagen, 20 m Schienen u. Weichen, fahrtüchtig, gut erhalten. Angebote bitte an Manfred Achtzehn, Tel. (0355) 427183 nach 18.00 Uhr

M + F und Günther Zurüstteile abzugeben. 95 verschiedene Tüten. Listen gegen Freiumschlag. Manfred Riemenschneider, Poststraße 119, 44809 Bochum, Tel. 0234/577866

Verkaufe Fulgurex H0 18 201 neu nur probegelaufen für DM 2.600,-. Jörg Berthold, Tel. (0171) 4284431

Spur 0: diverse Loks (Trafo, Batterie), Wagen und Zubehör, kostengünstig ab DM 5,-/Stück; Liste gegen Freiumschlag. Versand per Nachnahme. Siegfried Graßmann, Straße der Jugend 3, 06773 Gräfenhainichen

Neu TT TUI-Reisebüro Sonderserie und andere Neuheiten, Postkarten mit PKP Eisenbahnmotiven. Probe-Paket DM 10,- in bar oder Briefm. bei ADO, SKR, Skrytka pocztowa 76, 27400 Ostrowiec SW (Polen)

Verkaufe LGB-Sammlung NP DM 10.000,-. Preis: VB; Eisenbahnbücher u. Video preisgünstig wegen Hobbyaufgabe. Verkauf möglichst komplett. Matthias Böttcher, Tel. (03641) 422220

Märklin 1 Museumswagen von 1988-95, im OKT, nur komplett DM 1.800,-; Herpa H0 „Creative Truck Edition 1994" 10 LKW in PC Vitr. nur komplett DM 550,-. Günter Kleinert, Tel. (06429) 396

Verk. Spur 0 Biller-B: Bier-Wg., Heidelberg. Schlossquell, Langachs-GW Glmms, Langachs-Rungenwg.; Bausatz: Säuretopfwg., Niederbord-Wg; alles neu, zus. DM 110,-. Horst Euler, Tel. (06196) 3309

Verkaufe Liliput BR 05 003 DM 400,- und Liliput F-Zug blau, DM 170,-; beides DB Epoche 3A sowie Steiffreplicas, Fledermaus-Set, Dinosaurier, Tyranosaurus je DM 180,- und Teddybär-Replica 1926, 40 cm DM 299,-; Suche Fleischmann Spur 0 Blech-Brücke Nr. 586! Michael Fritz, Tel. (06126) 4525

Verkaufe Piko H0 Loks preiswert aus vierzig Jahren BR 01 bis 86, E 44, 185 DRG u.a.; nachfragen unter Daniel Witzel, Tel. (0172) 3422172

Mä 6600 5 x à DM 80,-; 3371 DM 700,-; 7294 DM 170,-. Robert Henn, Tel. (069) 702598

TRIX EXPRESS für Sammler u. Anlagenbetrieb. Vorkrieg bis Gegenwart. Raritäten. Genaue Typen- u. Variantenabgabe, zuverlässige Zustandsbeschreibung. Liste gegen Freiumschlag DM 1,-. Gerd Alschner, Wasgenstr. 20, 14129 Berlin 38

Piko H0 BR 75 sächs., 52, 56, 01, 95, 38, VT 135, DR + CSD, BR 185/195; E 11, E 42, BR 211, Güterzug 0713 DM 50,- bis DM 75,-; div. Güterw. Anton Homeber, Geschw.-Scholl-Str. 10, 91058 Erlangen, Tel. 09131/35169

LGB: 2019S, 2060H, 2085D, 21300, 21510, 2180S, sowie 19 verschiedene Anhänger. Alles neu, bzw. neuwertig. Gesamt- oder Einzelverkauf. Info oder Liste Alwin Meier, Tel. (04193) 93238

Schmalspur H0e: Model Loco Bausatz Sächs. IVK, Urspr. Vers. DM 480,-; Langley Bausatz D-Tenderlok Steiermärkische Landesb. (für Anfänger geeignet) DM 210,-, Schmalspurb. Archiv DM 70,-. Michael Hundt, Tel. (02521) 10814

Blechbahnhöfe: Märklin Portalkran, Kibri Lagerschuppen mit Kran, Bahnhof markenlos, Bahnsteigüberdachung markenlos. Preis VB. Michael Hundt, Tel. (02521) 10814

Schattenbahnhofsteuerung in halb- und vollautomatischer Ausführung für Märklin H0, analog und digital. Je Abstellgleis ab DM 20,-. Günter Bretzel, Tel. (07946) 404

Eisenbahnanlage-Fleischmann u. Arnold Spur N, 2,50 x 1,20 m, 10 Loks, viel Zubehör DM 4.000,- VB. Angelika Sprott, Tel. (069) 29988933 nach 18.00 Uhr

Fleischmann-Drehscheibe (kurz) 6154 neu, nicht gebraucht, für DM 220,-. Eberhard Denecke, Tel. (030) 6624286

Verkaufe oder tausche Piko H0 DDR Prod. 10 Zementsilowagen, 7 St. Kesselwagen 4achsen BR 11 grün, BR 130 gebraucht und BR E 11 grün, gebraucht. Suche BR 98.2 grün BR 38 2.3. schwarz sowie Eisenbahnvideofilme aller Art, private Aufnahmen und Fernsehaufzeichnungen. Hans Fecht, Calwer Str. 26, 75389 Neuweiler

Fleischm. H0 Loks u. Wagen in gutem Zustand bis neu und OV. Liste/Freiumschlag. Anton Homeber, Geschw.-Scholl-Str. 10, 91058 Erlangen, Tel. 09131/35169

LGB Packung 100 J. Lehmann + alle Jahreswagen nur komplett zu verkaufen DM 600,-. Roland Mannschreck, Tel. (07151) 43665 ab 20.00 Uhr

Verkaufe gegen Gebot: Märklin Insider Lok 83320. Weitere Loks auf Anfrage. Jochen Bode, Steinbrink 10, 32049 Herford, Tel. 05221/26481

EGGER-BAHN H0e 1 Lok, 5 Anh., 1 Weiche, ca. 50 Schienen DM 190,-. Jörg Martens, Tel. (040) 5706637

Original Vorsignalscheibe, orange, Durchmesser 1 m, neuwertig, DM 90,-. Jörg Martens, Tel. (040) 5706637

Märklin H0, USA-Modelle Sammlung (fast komplett) abzugeben in Karton, nicht bespielt. Rudolf Schlothane, Tel. (0201) 774105

EGGER und ROKAL TT Modelle, umfangreiche Liste anfordern. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. 04152/836505 Fax: 04152/836506

Spur H0 + H0e: Verkaufe Loks und Wagen vieler namhafter Hersteller sowie diverse Bücher. Ernsthafte Interessenten erhalten meine Liste gratis. K. Ettler, Emilienstr. 60, 45128 Essen

Verk. Mä. 3031 30,29, 3048, 3027-4041, 4004, 4005, 4033, 4032, 4029, 4023, 4515, 4617, 4508, 4502, 4501, 4500, 4512; 7041, 7039, 7042, 7036, 7938 im OK gegen Gebot. Ronald Kupfer, Brahmsstr. 21, 90530 Wendelstein

Modelleisenbahner 8/80 bis 12/95 nur zusammen. J. Leipnitz, Ratswall 37, 06749 Bitterfeld

Verk. Piko alt VT 33 2-teilig, E 46 rot/silber, NOHAB M 61 MAV, Gützold BR 24 alt, je DM 120,-; E 46, E 11, BR 75, BR 64, je DM 90,-; V 200 DB, BR 50, je DM 100,-; Personenwagen Piko alt, DM 10,-. Peter Wolfsteller, Tel. (03425) 922594

N-Bahner! Biete ladenneuen Arnold-Jahreszug 1993 (KEVC: pr. T3 + 4 Wg.) im Tausch gegen 2 Garnituren ET 420 DB (sg. bis g. Zustand, Arnold 2941, o. Reklame) mit Wertausgleich. Wolfgang Peetz, Tel. (030) 4239201

Märklin Central-Unit für Hamo (Gleichstrom) 5 Stück zusammen DM 150,-; die Geräte sind neu! Erhard Vopp, Tel. (06262) 123481

Verk. H0 Piko BR 23, 50, 80, GZ BR 24, 64, BN 150, rollendes Material, Liste anfordern. Eberhard Albrecht, Hutungstr. 07, 03044 Cottbus

Handhebel-Draisine, elektr. angetr., m. bewegten Fig., Spur H0 (2L=), DM 45,-; dito m. Anhänger, Spur G/IIm, DM 175,-. Außerdem: Broschüren, Lehrbücher, Dienstvorschriften, Arbeitsunterlagen der DB u.a. 1940-1986, meist 70er J. sowie div. alte Modellbahn-Kataloge (10-S.-Literaturliste gratis per Fax oder gegen Rückporto). Fax: 040-7548228, Fon: 040-7509000.

LGB SAMMLERSTÜCKE 2073D DM 350,-; 2071 DM 350,-; 20601 Batterie 2075, 4044 gelb DM 400,-; 4002 Kabelw. grün DM 150,-; 8000 Primus 20875 grün, 30800 rot, 40821 blau DM 750,-. Roland Teufel, Tel. (07802) 4933 Fax: 07802/6523

MÄRKLIN H0 VERKAUF NUR KOMPLETT F800 BR 01 097, Telex 3047 BR 44690 346/1, 2 x 346/2, 2 x 346/3, 2 x 346/4, 346/3j, 346/2j, 2 x 346/5, 346/6, 341/1, 343/K2, 4036/1, 348/1+2, 4065/1, 310, 311, 311/K, 314, 315, 320/1+3, 324, 325, 331, 363, 365, 374/2+ST2, 381, 382. Bitte um Angebote. Achim Weichelt, Friedrichrodaerstr. 70E, 12249 Berlin 46, Tel. 030/7752596

RARITÄT! Piko N BR 55, 4118, SNCF u. 4119 SNCB je DM 180,-; BR 65 DR DM 65,-; Doppelstockzug, zweiteilig, DR DM 35,-; Kesselwagen MAV 4147-20 DM 18,-; Arnold Rheingoldwagen 3302 DM 18,-; 3312 DM 22,-; 3313 DM 22,-; 3850 DM 35,-; 4363 DM 17,-; Roco 24243 DM 20,-; 24221 DM 20,-; Verkauf nur per Nachnahme. Burkhard Janeke, Jänschwalder Str. 11, 03048 Cottbus

Lenz-Digital-Plus, 1 x Zentrale LZ 100, 1 x Verstärker LV 100, 1 x Handregler LH 100 NP DM 980,- für VB DM 850,-. Fred Albrecht-Zantner, Am Feuerschanzengr. 20, 37083 Göttingen

Rivarossi BR 39-149 DB, BR 39-127 DB, je DM 240,-; BR 96 022 für Märklin DM 340,-. Alle original verpackt, nicht gelaufen. Dieter Leibold, Tel. (0911) 687861

Der einfachste Weg, wie Sie Ihre private Anzeige bezahlen:

1. Betrag in postfrischen Briefmarken dem Auftrag beilegen, oder

2. Betrag in bar (Geldschein) beilegen

Beides kostet Sie keine Bankgebühren!

Gewerbliche Inserenten erhalten eine Rechnung – bitte keine Vorabzahlung leisten!

Ihre private Kleinanzeige kostet nur 5 Mark pauschal



So können Sie Ihre Anzeige bestellen:

- Coupon oder Kopie davon faxen: (0711) 236 04 15 oder 210 80 82
- Telefon (0711) 210 80 78 (10-17 Uhr) – Ihre Anzeige wird aufgenommen
- oder Karte im Heft benutzen
- oder Coupon bzw. Kopie davon ausfüllen und per Post schicken an:

MODELLEISENBAHNER
Pietsch + Scholten Verlag
Anzeigenabteilung
Postfach 10 37 43
D-70032 Stuttgart

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Folgender Text soll in der Rubrik

- ☐ **Verkauf Modellbahn + Zubehör**
- ☐ **Verkauf Bücher + Zeitschriften**
- ☐ **Verkauf Fotos + Dia**
- ☐ **Ankauf Modellbahn + Zubehör**
- ☐ **Ankauf Bücher + Zeitschriften**
- ☐ **Ankauf Fotos + Dias**
- ☐ **Börsen + Auktionen**
- ☐ **Dies und Das**

______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheine

Die Anzeige soll ☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 15,-) erscheinen

Spät eintreffende Anzeigen werden in der Rubrik „In letzter Minute" abgedruckt

Die Anzeige ist eine ☐ Privatanzeige (je angefangene 5 Zeilen pauschal DM 5,-) ☐ gewerbliche Anzeige (wird mit „G" gekennzeichnet; je Druckzeile DM 4,- + MwSt)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc.(zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (natürlich nicht b Chiffre-Anzeigen!). Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Zeile	privat	gewerbl.
1	5,-DM	4,-
2		8,-
3		12,-
4		16,-
5		20,-
6	5,-DM	24,-
7		28,-
8		32,-
9		36,-
10		40,-

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von DM ______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab (gilt nicht für Ausland)

Name/Firma

Vorname

Straße/Hausnummer

LKZ/PLZ/Ort

Telefon/inkl. Vorwahl Fax

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Rechnungsbetrag über DM ______ liegt in bar / in Briefmarken bei.

Datum, Unterschrift

In dieser Übersicht finden Sie . . .

nach Postleitzahlen aufsteigend geordnet alleModellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Wollen Sie ebenfalls aufgenommen werden? Rufen Sie uns bitte unter (0711) 210 80 78 an oder faxen Sie unter (0711) 236 04 15 – wir machen Ihnen ein Angebot.

■ PLZ-Gebiet 0

■ **01127 Dresden:** Hans-Dieter Hertel Modellbahn + Elektronik, Konkordienstr. 38
■ **01187 Dresden:** Modellbahn Liebscher Fachgesch. und Service, Zwickauer Str. 158
■ **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104 ■ **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum, Inh. Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28
■ **01307 Dresden:** Tan Modellbau Jens Schulze Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66
■ **01324 Dresden:** Uhlmann Modelltechnik Fachhandel und Servicebetrieb, Trebeweg 11
■ **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen, Saase und Leuteritz GbR, Pilnitzer Landstr. 242
■ **01326 Dresden:** Modellbau- und Bastlerbedarf Dirk Hempel, Friedrich-Wieck-Str. 8
■ **01445 Radebeul:** Klaus Grundkötter, Hauptstr. 11 ■ **01478 Weixdorf:** Körner Modellbahnen + Spielwaren, Königsbrücker Str. 39
■ **01558 Großenhain:** Modellbahnshop, Marktgasse 8 ■ **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Hauptstr. 8 ■ **01640 Coswig** Modellbahn Siewert, Moritzburger Str. 48
■ **01796 Pirna:** Modellbahn u. Spielwaren Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41 ■ **01809 Heidenau:** Hobby Boutique Modellbahn/Techn. Spielw. Inh. Werra Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4
■ **01896 Pulsnitz:** Heiko Menschner, Modelleisenbahn + Modellbau + Spielwaren, Ziegenbalgplatz 10-11 ■ **01904 Neukirch** Kaufer Klein-Technik-Laden, Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 B ■ **01936 Königsbrück:** Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7 ■ **01968 Senftenberg:** Horst Bergmann Modellbau-Modelleisenbahnen, Kormoranstr. 4 ■ **02625 Bautzen** Elektro-Quelle Christian Mesabrowski, Neusalzaer Str. 17 ■ **02708 Löbau** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3. ■ **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11 ■ **02763 Zittau:** Haltepunkt Jähne u. Teichgräber, Johannisstr. 8
■ **02763 Zittau:** Sachsenmodelle Fichte & Lenk, Markt 20 ■ **02994 Bernsdorf** Modelleisenbahn/Spielwaren Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26 ■ **03046 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen, Spremberger Str. 26
■ **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4. ■ **04229 Leipzig:** A. Nitsche Modellbahnfachgeschäft Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44 ■ **04275 Leipzig:** Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 101 ■ **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275
■ **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3 ■ **04736 Waldheim** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27.
■ **06110 Halle:** Modellbahncenter Thomas Minich, Beesener Str. 2 ■ **06112 Halle:** In der City Express Halle, Friesenstr. 21 (Ecke Berliner Str.) ■ **06116 Halle:** Hoffmann, Delitzscher Str. 112 ■ **06268 Querfurt:** Hobby-Shop Klaus Hebenstreit, Merseburger Str. 11 ■ **06484 Quedlinburg:** Modellbahn Service Dietrich Steinbrink, Stieg 16 ■ **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4 ■ **06667 Weissenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A ■ **06785 Schleesen:** Modelleisenbahnen Rudi Engel, Dorfstr. 61 ■ **07318 Saalfeld:** Konsumgenossenschaft Erfurt eG, Vedes-Fachfiliale, Köditzgasse 21 ■ **07381 Pössneck:** Günthers Hobbythek Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75 ■ **07937 Zeulenroda** Schuster, Schopper Str. 31 ■ **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19 ■ **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel, Torstr. 2. ■ **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49. ■ **08280 Aue:** C.A. Schieck Modell Eisenbahner, Auerhammer Str. 1
■ **08289 Schneeberg:** Peter Lorenz Modelleisenbahnfachgeschäft, Forststr. 13 ■ **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8 ■ **08412 Werdau:** Sehrer Spielwaren/Modelleisenbahn Reisebüro, August-Bebel-Str. 74 ■ **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16 ■ **08523 Plauen:** Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str. 145
■ **08523 Plauen:** Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14 ■ **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center, Augustusburger Str. 249 ■ **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15 ■ **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby + Spiel Steffen Rühle, Dresdener Str. 27 ■ **09366 Stollberg** Modellbahnen Junghanns Claus Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str.17 ■ **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5

■ PLZ-Gebiet 1

■ **10119 Berlin:** D. Appel, Torstr. 98 ■ **10247 Berlin:** Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1
■ **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst Winfried Brandt, Treskowallee 104 ■ **10405 Berlin:** Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2 ■ **10407 Berlin:** D. Appel, Hans-Otto-Str. 7 ■ **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Günter Peter vorm. W. Vandamme, Kopenhagener Str. 73 ■ **10589 Berlin:** Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16
■ **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Thomas Dümchen, Pestalozzistr. 28 ■ **10711 Berlin:** Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26 ■ **10717 Berlin:** Der Lokvogel, Lemke + Liesche GbR, Holsteinische Straße 16
■ **10717 Berlin:** Hercygier, An- und Verkauf von Eisenbahnen u. Modellspielwaren, Güntzelstr. 39 ■ **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21 ■ **10789 Berlin:** Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24 ■ **10827 Berlin** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5-6 ■ **10827 Berlin:** Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2
■ **12045 Berlin:** Modellbahn und Spielwarenparadies Andreas Martin Rinne, Sonnenallee 63
■ **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Grossbahnen, Siegfriedstr. 1 ■ **12105 Berlin** Modellbahn Pietsch, Pruehßstr. 34 ■ **12105 Berlin:** Peter Gierke, Suttnerstr. 2 ■ **12109 Berlin:** Irene Becker, Mariendorfer Damm 14
■ **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9 ■ **12159 Berlin:** Modellfahrzeug Herrmann, Hähnelstr. 11 A ■ **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7 ■ **12555 Berlin:** Waggon Treff Wolfgang Täschner, Rosenstr. 3
■ **13088 Berlin:** Fritko Modellbahntreff, Smetanastr. 10 ■ **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48
■ **13359 Berlin:** Peter Brause Modelleisenbahnen, Drontheimer Str. 1 ■ **13439 Berlin** Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13 ■ **13509 Berlin** LGB-Markt Modellbahn-Fachgeschäft Inh. Brigitte Kreutlein, Holzhauser Str. 59 ■ **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A ■ **13585 Berlin:** Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61 A
■ **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37 ■ **14476 Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89 ■ **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Bäckerstr. 38
■ **14774 Brandenburg:** Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Genthiner Str. 65+102
■ **15366 Hönow:** Glücksburger Modelleisenbahnen Inh. Klaus Hüther, Mehrower Str. 18
■ **15907 Lübben** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4 ■ **16225 Eberswalde:** Eberswalder Modellwelt No. 1, Jens Radtke & Torsten Witte, August-Bebel-Str. 33 ■ **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B
■ **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13 ■ **16816 Neuruppin:** Werner Baumgärtel Modelleisenbahn u. Hobbyhandel, Siechenstr. 17 ■ **17033 Neubrandenburg:** Freizeitspaß Modellbahn, Harald Randel, Kirschenallee 8 ■ **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Stettiner Str. 28 ■ **17489 Greifswald:** Modell-Partner Jan Schildhauer, Schuhhagen 28 a
■ **18055 Rostock:** Elektro Schultz, Lange Str. 3 ■ **18273 Güstrow:** Kinderland W. Godemann Spielwarenfachgeschäft, Pferdemarkt 13/14 ■ **18439 Stralsund** Modellbautreff, Frankendamm 64 ■ **18528 Bergen-Rügen:** Modellbau- und Künstlerbedarf Jan Zscharschuch, Störtebeker Str. 31 ■ **19053 Schwerin:** Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5 ■ **19243 Wittenburg:** Deja Drogerie- Und Spielwaren GmbH, Große Str. 12
■ **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75 D ■ **19322 Wittenberge:** Spielzeugland Hager, Bahnstr. 43 ■ **19370 Parchim** Borrmanns Modelleisenbahn-Treff Tabak-Spirituosen-Center, Blutstr. 3

■ PLZ-Gebiet 2

■ **20099 Hamburg:** Modellbahn Ramm Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17 ■ **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70 ■ **20354 Hamburg** Wede Fachhandlung, Große Bleichen 36 ■ **20354 Hamburg** Markscheffl + Lennartz, Esplanade 23 ■ **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11
■ **22041 Hamburg:** Rita Herold, Holzmühlenstr. 33 ■ **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Imstedt 31 ■ **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29 ■ **22113 Oststeinbek:** Modellbahnenbahnhof Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4 ■ **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
■ **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn, Barmbeker Str. 171 ■ **22393 Hamburg:** Matthies-Modellbahn, Stadtbahnstr. 40 ■ **22525 Hamburg:** Busse und Nast, Modellbahnen und Computer, Kieler Str. 336 ■ **22848 Norderstedt:** Modellbahnkiste Wolter, Tarpenufer 6
■ **22880 Wedel:** Dieter Gringel Modelleisenbahn, Elbstr. 67 ■ **23552 Lübeck:** Loko-Mobil, Modellbahnen und Modellautos, Inh. Klaus P. Urmersbach, Krähenstr. 32-34 ■ **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52
■ **24103 Kiel:** Modellbahn Ofterdinger, Schülperbaum 2 ■ **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21
■ **24582 Bordesholm:** Horst Wuttkowski Märklin-Modellbahnen, Bahnhofstr. 75 ■ **24960 Glücksburg:** Spielz(e)ug Lühr-Tanck, Schinderdam 1 ■ **25348 Glückstadt:** Martin Meiners, Gr. Kremper Str. 13 ■ **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23 ■ **26548 Norderney:** Schnieder-Souvenirs, Am Kurplatz
■ **26603 Aurich:** Schut-Daio Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23 ■ **26789 Leer:** Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6 ■ **27243 Harpstedt:** Werner Daum, Lange Str. 38 ■ **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75 ■ **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165
■ **28870 Ottersberg:** Firma Dodenhof
■ **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 1

■ PLZ-Gebiet 3

■ **31134 Hildesheim:** Modellbahnecke Inh. M. Weiss, Braunschweiger Str. 22 ■ **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Breite Str. 38 ■ **31224 Peine** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2 ■ **31515 Wunstorf:** Luther-Modellbau, Nienburger Str. 10 ■ **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53 ■ **31582 Nienburg:** DEV-Bücherladen, Helge Harling, Kantstr. 18 ■ **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21 ■ **32756 Detmold:** Klaus K. Kunis Modellbahnstübchen, Grabbestr. 7 ■ **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Rosenstr. 13-15 ■ **33102 Paderborn** Modellbahn-Modellbau Mmz Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7 ■ **33332 Gütersloh** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25 ■ **33613 Bielefeld:** Die Drehscheibe Inh. Bernhard Oesling, Jöllenbecker Str. 205 ■ **34127 Kassel:** Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99 ■ **34134 Kassel:** Modellbau Ickler Inh. Antonio Moral, Frankfurter Str. 247 ■ **34246 Vellmar:** W + W Modellbahnen Inh. E. Ickert, Hopfenbergstr. 6
■ **34346 Hannoversch Münden:** Modellbahnen u. Modellbau, Inh. Nobert Giloy, Radbrunnenstr. 6-8 ■ **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, Hoch-Weiseler-Str. 4 A
■ **35708 Haiger** Modellbahnen, Flug- und Modellbau Karl-Heinz Fries, Hüttenstr. 1 ■ **37073 Göttingen:** Sieling Spiel & Foto KG Spiel + Hobby, Theaterstr. 6 ■ **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95
■ **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12 ■ **37308 Heilbad Heiligenstadt:** D & C Elektrotechnik Dettenbach & Conrad, Stubenstr. 11 ■ **37327 Leinefelde:** Spiel & Hobby Inh. I. Müller, Trift 14 ■ **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren Holzapfel, Hauptstr. 88-92 ■ **37520 Osterode:** Julius Thörmer Inh. E. Kratzmann, Martin-Luther-Platz 7 ■ **37603 Holzminden** Matthias Streicher Modelleisenbahnen, Wilhelmstr. 30 ■ **38100 Braunschweig** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16 ■ **38104 Braunschweig:** Modellbahnstube Mini-Laden, Korfesstr. 21 ■ **38104 Braunschweig:** Zaade Modelbahnelektronik, Ebertallee 65 ■ **38640 Goslar:** Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäkkerstr. 104 ■ **38678 Clausthal-Zellerfeld:** Mineralienecke Clausthal Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31 ■ **38820 Halberstadt:** Modellbahn, Modellbau u. Bastlerbedarf Thomas Stock, Magdeburger Str. 25 ■ **38855 Wernigerode:** Harzer Reise- & Geschenkboutique Inh. H. Rüdiger, Im Hauptbahnhof ■ **39108:** Modelleisenbahnen Edgar Haseloff, Olvenstedter Str. 13
■ **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt, Hugenottenstraße 10 ■ **39218 Schönebeck:** Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220 ■ **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Inh. Barbara Paffenholz, Bodendorfer Str. 6 ■ **39539 Havelberg** Stettmann's Modellbahnen, Domstr. 14
■ **39576 Stendal:** Firma W. Liebisch Modellbahnen, Breite Str. 25

■ PLZ-Gebiet 4

■ **40217 Düsseldorf:** Menzels's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6 ■ **40212 Düsseldorf:** Spiel + Hobby Lütgenau, Graf-Adolf-Str. 15 ■ **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15 ■ **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Benrather Str. 4 ■ **40764 Langenfeld** Spiel- u. Hobby-Studio Zwettler, Solinger Str. 87
■ **41236 Mönchengladbach-Rheydt** Spielwaren Weiß, Limitenstr. 35 ■ **41334 Nettetal:** Willy Trienes, Grenzwaldstr. 15 ■ **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbahnen GmbH, Friedrichstr. 17 ■ **42281 Wuppertal:** Matschke Modellbahn, Inhaber Laag & Co. OHG, Schützenstr. 90 ■ **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5 ■ **42697 Solingen:** Nimscholz, Bonner Str. 26 ■ **42697 Solingen:** Solinger Modellbahn Shop Car & Rail, Bonner Str. 26 ■ **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop Inh. Manfred Berlinski, Märkische Str. 227 ■ **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133 ■ **44339 Dortmund:** Hans Wibbeke Schreibwaren, Evinger Str. 265
■ **44809 Bochum:** Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dorstener Str. 217 ■ **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29 ■ **45279 Essen:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Vogelsang, Baumertweg 15 ■ **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Heuberg 9 ■ **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell Willekes, Kuhstr. 8
■ **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Lindenstr. 28 ■ **47803 Krefeld:** Spielwaren Maria Hermann, Hülser Str. 128 ■ **48143 Münster:** Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37 ■ **48153 Münster:** Gierse GmbH, Hammer Str. 27 ■ **49078 Osnabrück:** Modell-Bahn Service Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16 ■ **49342 Diepholz:** Diepholzer Eisenbahn-Freunde ■ **49356 Diepholz:** Modellbahnen Wilhelm Stegmann, Kohlhöfen 3

■ PLZ-Gebiet 5

■ **50667 Köln:** Peter W. Feldhaus GmbH & Co. Spiel Aktuell, Schildergasse 46-48 ■ **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664
■ **51105 Köln** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, c/o Sabine Schrör, Hachenburger Str. 20
■ **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Inh. Monika Schmitz, Rösrather Str. 47 ■ **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen Christel Fischer, Bensberger Str. 80 ■ **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen Dirk Steinfeld, Düsseldorfer Str. 173 ■ **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 2-12 ■ **52062 Aachen** Spielwaren Danhausen, Kleinkölnstr. 20/22 ■ **52134 Herzogenrath:** Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
■ **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen, Kreuzauer Str. 59. ■ **53111 Bonn:** Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52
■ **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Telegrafenstr. 7 ■ **54290 Trier:** Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20 ■ **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91 ■ **56564 Neuwied:** Modellbahn Treff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
■ **57076 Siegen:** Kesslers Ecke Modellbau-Spielwaren, Siegstr. 35 ■ **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10
■ **58135 Hagen-Haspe:** Lokschuppen Hagen-Haspe, Kölner Str. 23 ■ **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Peter Engelbracht, Bahnhofstr. 14 ■ **58452 Witten:** Franz Engel Abteilung Spielwaren, Ruhrstr. 26 ■ **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Inh. Martin Knust Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5
■ **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13 ■ **58762 Altena:** Interessengemeinschaft d. Eisenbahnfreunde v. d. T. Putz, Bahnhofstr. 75 ■ **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56
■ **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35-37 ■ **59269 Beckum:** Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6
■ **59494 Soest:** Georg Kerstin, Markt 2
■ **59929 Brilon:** Modellbahnstübchen K.-H. Heine, Siepenweg 5

■ PLZ-Gebiet 6

■ **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner, Kurt-Schumacher-Str. 31 ■ **60431 Frankfurt:** Pm Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195
■ **63785 Obernburg:** Modell-Eisenbahnen Martin Seide, Bayernstr. 2 ■ **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Hochstr. 9 ■ **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus Am Markt, Marktstr. 10 ■ **65428 Rüsselsheim:** Spiel + Hobby Peter Kromschröder, Europaplatz 2
■ **65428 Rüsselsheim:** Wenz Modelleisenbahnen u. Zubehör Inh. Oliver Wulle, Karlsbader Str. 45 ■ **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16 ■ **65929 Frankfurt:** Modellbahn Spiel- + Hobby-Treff Inh. H. Oswald, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 80
■ **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Saarbrücker Str. 31 ■ **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar Bernhard Birringer, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet ■ **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1 ■ **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28 ■ **67655 Kaiserslautern:** Diba-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55 ■ **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54 ■ **69214 Eppelheim:** Klaus Schumann Modellbahnen, Richard-Wagner-Str.

PLZ-Gebiet 7

■ **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz, Marktplatz 10 ■ **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2
■ **71032 Böblingen:** Eisenbahn- U. Modellbau Köngeter, Poststr. 44 ■ **71229 Leonberg:** Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1 ■ **71334 Waiblingen:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Rathausstr. 94■ **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Elektroinstallation Modellbahn, Marktstr. 35 ■ **72764 Reutlingen:** Adolf Spielzeugparadies Reuter, Federnseestr. 4
■ **73430 Aalen:** Modellbahnstube Inh. Monika Ilzhöfer, Ludwigstr. 15 ■ **73430 Aalen:** Spielzeug-Wanner, Reichsstädter Str. 11 ■ **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44 ■ **73568 Durlangen:** Wagner Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6 ■ **73660 Urbach:** E.V.A H. Colberg, Dieselstr. 16
■ **74072 Heilbronn** Böttinger Spielwaren, Südstr. 88 ■ **74613 Öhringen:** Fachgeschäft Bauer, Marktstraße 7 ■ **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12
■ **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20
■ **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5 ■ **76133 Karlsruhe:** Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
■ **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1 ■ **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7 ■ **78056 Villingen-Schwenningen:** Spielwarenhaus Fritz Ehmann Nachf. Günther Schmid, Dauchinger Str. 17 ■ **78462 Konstanz:** Spiel + Technik Stefan Klingenberger, Kreuzlinger Str. 1-3 ■ **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26. ■ **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12 ■ **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20 ■ **79215 Elzach:** Herbert Haas Rundfunk-, Fernseh- u. Elektrofachgeschäft, Hauptstr. 61 ■ **79410 Badenweiler:** Ass Warenhandelsgesellschaft mbH, Kaiserstr. 6

PLZ-Gebiet 8

■ **80797 München:** Der Bahnladen, Albrecht Sappel GmbH, Schleißheimer Str. 90 ■ **81379 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Wolfratshauser Str. 62 ■ **81667 München** Die Modelleisenbahn Bernd Cäsar, Belfortstr. 5
■ **82054 Sauerlach:** Adler Präzisionsmodelle, Hirschbergstr. 33 ■ **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4
■ **88601 Messkirch:** O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Postfach 10 50 ■ **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22 ■ **89073 Ulm:** Gänsslen, Herdbruckerstr. 2-4 ■ **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH, Neue Str. 71 ■ **89537 Giengen:** Bahnbude Krause, Bahnhofstr. 24 + 29

PLZ-Gebiet 9

■ **90103 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Postfach 9320 ■ **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109 ■ **90443 Nürnberg:** Modellbahn Herrmann, Wiesenstr. 1
■ **90459 Nürnberg:** Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Härtel, Wölckernstr. 34 ■ **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39 ■ **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Alexanderstr. 11 ■ **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41 ■ **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel ■ **94315 Straubing:** Kempt Modellbahnen, Inn. Frühlingstr. 2
■ **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46 ■ **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Coburger Str. 8 ■ **98683 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Schwanitzstr. 10
■ **99086 Erfurt:** bahn & auto, Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149 ■ **99867 Gotha:** In der City, Modelleisenbahnen & Modellbau Jochen Daniel, Schwabhäuser Str. 38.

Österreich

■ **A-1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5 ■ **A-1070 Wien:** Hobby Sommer Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26
■ **A-4020 Linz:** Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft mbH. Bürgerstr. 14

Schweiz

■ **CH-3011 Bern:** Walter Gschwandner Modelleisenbahnen, -autos, Spitalgasse 24 ■ **CH-4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22

Niederlande

■ **NL-9466 PG Gasteren:** Spoorweg-Modelbouw, D.C.J. Bruintjes, Westeinde 21

Schweden

■ **S-21152 Malmö:** Frank Stenvalls, Förenings-gatan 67

Jatt: BR 106, V 60 je DM 183,-; T 3 DR DM 275,-; LILIPUT: Rheingoldzug (5 Wagen) DM 299,-; Schürzenwagen pro St. DM 45,-; GÜTZOLD: BR 52 Wannent. DM 276,-; BR 119, 219, 229 DR je DM 165,-; MODEL LOCO: Bausätze: Sä., Ursprungsaust. + Rügen je DM 459,-; BR 92.1. DM 456,-; BR 19, DM 575,-; BR 98 Sä. III b t, DM 363,-; BR 18 Standart. DM 535,-; Super DM 664,-; BR 81, DM 485,-; BR 70, DM 426,-; BR 99 4631 H0e o. H0m je DM 355,-. Maik Kalbe, Leinastr. 81, 99867 Gotha, Tel. 03621/27610

EGGER & JOUEF H0e: Feldbahn-Bauzug-Diesellok, Original EGGER 1004, schwarz, Fahrgestell grau, in klarer Original-Bildbox, gegen Gebot; Ruhr-Lippe-Dampftriebwagen, blau/elfenb., JOUEF 815000: DM 130,-; evtl. Tausch gegen BEMO 1009 Wismar-Schienenbus H0e. EGGER Werkzeughütte, grau, DM 25,-; EGGER Lokschuppen, DM 50,-. Fax. 040-7548228, Fon: 040-7509000.

Verk. H0/TT-Lok/ Wagenmat. (ehem. DDR), Bücher, Zeitschr., Roco-44027-Eilzugwg.-Set DR (Neupreis DM 189,-) für DM 165,-. Weiterhin AMIGA 500 kompl. m. Farbbildschirm, Drucker LQ 100, Zubehör u. Software. Neupreis DM 4.400,-, für DM 1.250,-, bzw. ohne Drukker für DM 1.000,-. Bei Int. Listen anfordern u. DM 2,- in Briefmarken beilegen f. Zusendung der Listen. Steffen Otto, Dudweiler Str. 24, 04318 Leipzig

ANKAUF
Modellbahn + Zubehör

Suche ältere DDR-Modellautos, z. B. Trabant 500- u. 601-Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen und Piko-N-Modelle + Zbh. Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Suche ständig H0-2 L-Material von Piko, Roco, Flm., Brawa usw. (auch Zubehör). Schriftliche Angebote bitte an Thomas Krause, Goethestr. 25 in 12459 Berlin (Oberschöneweide)

Suche von Privat an Privat Loks, Wagen und Zubehör von Märklin, Roco und Liliput H0. Tel. (030) 6858650

Schlafwagen der SZD, Personenwagen PKP, MAV, Gützold H0: BR 42, BR 119, BR 219, BR 106, BR 120, Piko H0: BR 66, BR 55, E 11, E 42 (grün), Hruska BR 84, Roco H0: BR 143, BR 232, E 50, ET 420 DB, BR 44 (Wagner Bleche), Fleischmann H0: BR 65, BR 50 (Wannen-Tender), Straßenbahn von Liliput, Güterwagen von Liliput, Liliput H0: BR 52, BR 42. Janicki Tadensz, Schäfereiweg 18, 30989 Gehrden

H0-Sammlung aller Firmen gesucht, auch Selbstabholer. Hans Wolf, Tel. (02256) 695

N-Spur Sammlungen Roco, Arnold, Fleischmann usw. auch Großsammlungen evtl. Selbstabholer. Hans Wolf, Tel. (02256) 695

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen, internationalen Auktionsergebnissen bzw. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch bei Ihnen zu Hause, natürlich kostenlos und unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden, gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Thomas Koch, Schillerstr. 33, 69257 Wiesenbach, Tel. 06223/49413

Kaufe Spur-N-Sammlungen jeder Größe, Anlagen mit viel Zubehör. Angebote oder Liste an Heiko Trachsel, Schlade 29, 34320 Söhrewald, Tel. 05608/5556

Suche von Zeuke Spur 0 Dampflok 2-achs. und Dampflok 3-achs., sowie verschiedene Güterwagen. Dirk Freytag, Mary-Wigman-Str. 19, 01069 Dresden, Tel. 0351/4941192

Spur 0 Dreileitersystem-Grubenlok Gebr. Bing 0. Märklin gesucht, großer Güterstapelwagen ebenfalls Bing 0 Märklin, außerdem Loks und Wagen, div. Material in Spur 0 Dreileitersystem. Steffen Ihle, H. Mauersberger Ring 86, 09212 Limbach-O.

Bing, Bub, Distler-Tischbahn. Spur H0 (00). 1920-1939. Loks, Waggons, Zubehör, Kataloge, Literatur. Auch Kontakt zu Tischbahn-Sammlern. Ron Ingram, Tel. (06196) 85660

Suche Piko H0 Loks, Rekowagen, Signale, Autos, Panzer. Bitte um günstige Angebote an Jens Krah, Rud.-Breitscheid Str. 8, 99817 Eisenach, Tel. 03691/898037 Samstag + Sonntag ab 17.00 Uhr

Rokal-, BTTB-, Zeuke-TT-Modellbahn, auch in größerem Umfang, sowie Ersatzteile gesucht. Andreas Hohmuth, Am Poggenbrink 17, 33611 Bielefeld, Tel. 0521/875305

Fleischmann- Liliput-, Roco-Sammlungen kauft: Gudrun Hild, Im Wiesengrund 37, 46342 Velen, Tel. 02863/6171 Fax: 5963 **G**

Kaufe Märklin H0- I- und Z-Sammlungen auch Neuheiten-Export zu fairen Bedingungen. Gudrun Hild, Im Wiesengrund 37, 46342 Velen, Tel. 02863/6171 02863/5963 **G**

Suche Liliput Diesellok KDE oder KVB. Naumann, Sonnenscheinstr. 1, 51063 Köln, Tel. 0221/813461 **G**

N-Sammlungen in jeder Größenordnung sucht: Gudrun Hild, Im Wiesengrund 37, 46342 Velen, Tel. 02863/6171 Fax: 5963 **G**

Suche: Katalog Meccano Hornby Acho Märklin: 4263 Benelux, 4352 B, 4403 DSB, 4086 DB Großraumwg. 24 cm Hamo 151-8358, Piko Wg. Kesselwg. 6424/180 CSD + 200 MAV, 6446/050 BDZ. Suche billig: Trix E 50 Gehäuse. Schriftl. Angebote: Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Suche TT + H0-Eisenb. bis Ep. 4 auch kompl. Zubehör, Piko, H0 Fahrz. DDR Produktion, Straßenbahnen, Schmalspurloks u. Wagen. Angebote an Postfach 1542, 76405 Rastatt.

Sammler sucht ständig alte vollständige Spielzeugdampfmaschinen sowie Märklin/Bing Eisenbahnen Spur 0/1 und Zubehör vor 1945 in gutem Originalzustand. Vielen Dank für jede Zuschrift.
Chiffre M-2/12822

N-Spur-Zubehör, wie Bausätze, Autos, Figuren, Bäume, Leuchten, Drehscheibe, Signale usw. zu kaufen gesucht. Angebote bitte unter 07621/86879 ab 19.00 Uhr.

Suche gut erhaltene BR 118 in TT sowie einen älteren TT-Katalog. Fax 089/3103623. Stephan Döring, St.-Benedikt-Str. 5, 85716 Unterschleißheim

Suche diverse Brekina H6-Modelle. Suche auch Herpa-Kfz. + Merten- und Preiser-Figuren. Angebote bitte an Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin, Tel. 030/6350238

Suche Jouef SNCF 3-tlg. Autorail 8621; Lima SNCF 8180L, SNCB 8178L, 8121L; Roco SNCB 43452, 43509, SNCF 43460. Thomas Schäffner, Danziger Str. 38, 73432 Aalen

Suche Ruhr-Schnellverkehr v. FLM H0-Einmalserie 1991/92. Nur Abteilwagen. Udo Okunneck, Adolf-Ahlers-Str. 19, 26441 Jever

Suche Spur N Schwellenband DDR Prod. Pilz Sebnitz und Gleismaterial kupf. H. Haubner, Strasse des 7.Oktober 23, 36433 Bad Salzungen, Tel. 03695/628165

Su. 3 achsig. Tender schwarz von Märkl.-Da.Lok E 66/12920 gut-sehr gut Zusta. u. Zeuke Sign. Brücke (0) Sp. Siegfried Wolfram, Rathenaustr. 14, 08209 Auerbach i.V.

Von Stadtilm Spur „S alles gesucht: Loks, Hänger, Schienen + Weichen, Signale, Häuser, Literatur, Ersatzteile, Sammlungen. Dirk Freytag, Mary-Wigman-Str. 19, 01069 Dresden, Tel. 0351/4941192

Suche von Zeuke in TT: guterhaltene E 70, Kesselwagen mit hoher Bühne, Containerwagen „Zeuke-TT-Bahnen". Angebote bitte an Gerald Pfau, Leiblplatz 4, 50931 Köln, Tel. 0221/401327

2 Ade-Drehgestelle 601/602 gesucht. Joh. Dieter Becker, Schlesierstr. 5 A, 87671 Ronsberg, Tel. 08306/440

Suche dringend in N BR 89 (T 3) von Arnold, Fahrgestelle o. komplette Loks. Lothar Mühlbach, Tel. (0351) 4161063 nach 16.00 Uhr

Suche von Primex „Zirkuswelt" 3+5 Nr. 4586 und 4590 mit Verpackung. Bernd Dahmen, Tel. (05341) 32202

Suche Märklin Spur „0" Personenwagen 1884 und Packwagen 1885. Karl-Heinz Garbracht, Holunderweg 42, 45133 Essen

Bin an Teilankauf von Spur-N Anlagenauflösungen interessiert. Schriftliche Angebote bitte an Alexander Paul, Spremberger Str. 26, 02906 Niesky

Neueinsteiger Spur „S" von Stadtilm sucht alles: Vollmaterial, Schienen, Signale, Literatur -auch Kopien, Häuser usw. einfach alles. Dirk Freytag, Mary-Wigman-Str. 19, 01069 Dresden, Tel. 0351/4941192

Suche für 3-Leiter-Wechselstrom H0-Dampfloks von Roco z.B. BR 57 oder BR 74. Angebote an Heiner Bruns, Kampfstr. 6, 46348 Raesfeld-Erle

Suche Piko H0 Loks, Wagen u. Zubehör zu günstigem Preis. Loks bis DM 50,-, Wagen bis DM 15,-; auch von anderen Fabrikaten. Angebote an: Jens Krah, Rud.-Breitscheid Str. 8, 99817 Eisenach

Suche Fleischmann Profi-Gleismaterial und Trix Rollmaterial. Angebote an: Klaus Leyens, Kyriakusstr. 31a, 52355 Düren, Tel. 02421/58623

Märklin H0 priv. Sammler sucht alte Märklin Loks, Schienen, Weichen, Signale etc. Edwin Grundei, Elisenstr. 1/2/8, A-1235 Wien/Österreich, Tel. 0222/8659059

Suche immer noch wie wild Rivarossi H0 Weisser Schlafwagen Ägypten. Wer hat, wer kann Tip geben? Merci. Tel. 004161-2740631. Wolf Lutz, H. Suter-Str. 8, 4053 Basel (Schweiz)

Suche von der Firma BING Spur 0 Loks (18 Volt-Ausführung) sowie Bahnhofszubehör und elektr. Schienenmaterial. Olaf Schindler, Ostrowskistr. 19/214, 07546 Gera

Suche M+F Bausatz oder Fertigmodell E 77 Nr. 206. Angebote an: H.-Jürgen Sternstein, Albert-Schweitzer-Str. 1, 36367 Wartenberg, Tel. 06641/3259

Trix Bayer. Abteilwagen gesucht (3. Kl., 2. Kl., Post-Pwg., Packwg.) Rainer Lemm-Hackenberg, Fasanenstr. 26, 51427 Bergisch Gladbach, Tel. 02204/61946

Kaufe Modellbahnen aller Spuren, Modellautos aller Maßstäbe, Blechspielzeug und alles Antike. Auch Restposten, Geschäftsauflösungen, Sammlungen usw. Barzahlung!!! Zentral Station, Berlin-Wilmersdorf, Güntzelstr. 29, Tel.: (030) 8736356 tägl. 14.00 bis 18.00 Uhr; Sa. 10.00 Uhr bis 13.00 Uhr. **G**

Piko-Spur N suche D-Zugwagen DR, Mitropa Speisewagen, nur einwandfreier Zustand. Werner Hoffmann, Hinsbecker Löh 6, 45257 Essen, Tel. 0201/483732

Suche Fleischmann-N-Piccolo rollendes Material in gutem Zustand, möglichst mit Originalverpackung (Klarsichtboxen mit Innenteil auch einzeln gesucht), sowie Kataloge von 69, 70, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 81/82, 82/83, 85/86, 89/90, 90/912. Bitte Angebote bzw. Listen an Sven Nimsgarn, Finkenried 4 d, 22844 Norderstedt

Suche Lima H0/AC: ET 403, bis DM 300,-. Suche Roco H0: Bpmz 291, blaubeige, exact 1:87 bis DM 35,-, evtl. mit Mä.-KK. Suche ADE H0: Club-Rheingold AVMZ 207 BS/FM bis DM 130,-. Daniel Neumann, Tel. (04151) 7090

Suche für Museum alte BF-Aussenuhr, Loklaterne DRG, alte Kinder- u. Jugendbücher zur Eisenbahn, Sammelbildalben, Zeitschriften der DB(DR/GdED, Modell-EB-Kalender 1961 ff, Rad & Schiene 1961: 1 + 9, Schiene '91 ff. Alter Bahnhof Lette e.V., c/o Abtei Gerleve, 48727 Billerbeck, Tel. 02541/8000

Stadtilm/Liebmann Spur 0 Langsam glaube ich, daß die kl. E-Lok und der Kipplorenwagen nie gebaut wurden. Sollte mich jemand vom Gegenteil überzeugen wollen, bin ich gerne bereit, die „Beweise" für einen guten Preis abzukaufen. Sachdienliche Angebote bitte an Olaf Seelig, Tonndorfer Hauptstr. 87, 22045 Hamburg, Tel. 040/661617

Suche Liliput (H0): 28 902 Pw4ü-35, 29 100 Post4-b/12, 27 100 Pwi 29a, 23 900 oder 24 000 Tonerdewagen, Langenschwalbacher BC4i-pr. 09 und PwPost4i-pr. 09 (alle Ausführungen). Frank Barby, Blumenthalstr. 13, 39590 Tangermünde, Tel. 039322/42448

Suche Piko BR 118, V 180, Schicht BR 03. Biete Piko BR 50, 89, diverse Literatur. Robby Graupner, Klopstockstr. 10, 39108 Magdeburg, Tel. 0391/5613918

Suche Märklin ICE Amtrak und ICE DB Wagen, alles nur in sehr gutem Zustand und mit ok. Tel. + Fax ab 9.00-13.00 Uhr + ab 19.00 Uhr 0341/3649867.

Suche Märklin Dampflok BR 44 zu einem fairen Preis, auch mit Gebrauchsspuren, bin k e i n Sammler. Lars Herrmann, Am Messenbruch 9, 31848 Hamelspringe, Tel. 05042/2130 ab 16.00 Uhr

Suche Roco BR 44 Kohle DB, H0, Lok mit offener Kesselstütze und sichtbarem Innenzylinder (nicht mehr im Katalog). Suche Roco BR 80 DB, H0 und Jouef H0 BR 44 DB. Ferner Fleischmann Drehscheibe u. Pola Stadthäuser, BS. Angebote bitte an: Arndt Ossendriever, Heinrich-Strunk-Str. 27, 45143 Essen-Altendorf, Tel. 0201/625121 ab 17.00 Uhr

Suche folgende Märklin H0-Wagen/ Lok: 4795 grün, K.W.St.E., ohne seitliche Aufschrift Spezialwagen/Luftdruckbremse, 4782 Bierwagen Esslinger Brauerei-Gesellschaft, 4 481 Containerwagen Hobby, weißer Container mit roter Aufschrift Märklin, Koll 4481.1 Bierwagen Wernersgrüner Pilsner auf Basis 4415 aus Wagenpackung oder die komplette Wagenpackung. Tenderlok CM 800, Koll 3000.1, alle Modelle sehr gut erhalten im Original-Karton. Angebote bitte an Uwe Schaarschmidt, Weidenstr. 1, 90765 Fürth/Bay., Tel. 0911/764101 ab 19.00 Uhr oder tagsüber 09131/729226 von 7.00 bis 16.00 Uhr oder Fax 09131 724804.

Kipploren aus DDR-Fertigung 600 mm Spur gesucht. Dringend 1 bis 1/2 Kubikmeter Inhalt zu vernünftigen Preisen. Deutsches Moor&Torfwerk Archiv, Dekkertau 1, 27259 Freistatt, Tel. 0451/309863

Suche laufend H0-Postautos von vor 1990 und Z-Kofferanlage ohne Loks u. Wagen. Rolf Decker, Friedensstr. 23, 19348 Perleberg

Suche dringend für TT Doppelstockmittelteil in blau/elfenbein. Rainer Hein, Barb.Uthmann-Ring 16, 09456 Annaberg-Buchholz

Suche aus ehemal. DDR-Prod. Spielzeug Dampfmasch. elektr. oder spiritusbeheizt u.k. von Pässler, Helo, Motec, Geräte u. Pumpenbau Merbelsrod u.s.w. Zubehör von EKT-Dresden Spielzeugmaschinen wie Drehmasch., Fräsmasch., Hobelmasch., Dynamo, Motore, Vorgelege, Biegepuppen u.v.m. Danke für Ihre Zuschrift. Bernd Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, 99092 Erfurt, Tel. 0361/603706

Suche von Flm. 6476 Ringlokschuppen u. Drehscheibe 6052, auch Tausch von Piko o. Gützold-Material. Jürgen Kilian, Dorfstr. 75, 16775 Grieben

Suche Märklin Minex zu fairen Preisen, auch defekt oder Teile. Angebote bitte nur schriftlich an: Andreas Bösing, Herzogstr. 18, 52070 Aachen

Suche Märklin-Hamo BR 53. Gerald Schneider, Tel. (030) 5122209

Suche Siku-Modelle ab 60er Jahre u. Military aller Art; alle Größen. Bitte alles anbieten und anrufen. Jürgen Zimmermann, Tel. (07622) 62816

Faller Modell Achterbahn gesucht, ungebaut. Gerhard Stöver, Rather Str. 36, 42855 Remscheid, Tel. 02191/420252

Suche von Fleischmann H0 Waggon mit MILKA-Aufdruck. Tel. 8.00 bis 15.00 Uhr 0431-5953363, ab 16.00 Uhr 0431-541870.

Suche LO-Bus mit Hänger, Tatra 813, Ural 375 D, diverse H6 mit und ohne Hänger, Angebote mit Preis an Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin, Tel. 030/6350238

Suche TT-Lokgehäuse V 180 146 oder 118 146-0 in creme/rot. Martin Voigt, Voigtstr. 26, 78628 Rottweil

Suche THW-Kranwagen von Wiking, Primex Zirkuswelt Nr. 5 (Käfigwagen), Märklin Magazin 1/83, Herpa MB SK Renntransporter „Diebels Alt". Erich Keßler, Tel. (06693) 8584 werktags ab 16.30 Uhr

Suche Schmalspurmodelle in H0e von Technomodell, Herr. Auch ältere Modelle z.B. VIK von Herr H0e. Angebote bitte an: Timo Schmitt, Auf dem Widdum 16, 66459 Kirkel, Tel. 06849/8193

Suche Fulgurex SBB Lok Ae 8/14 Nr. 11 852 Lanilok, Schneeschleuder SBB, X Rotary. Rolf Hugger, Weidstr. 1, CH8953 Dietikon (Schweiz)

Suche folgende Märklin H0-Werbewagen der CFL (Luxemburgische Staatsbahn), Koll Nr. 82 542, 84 011, 84 043, 84 730, 84 731, 85 088, 86 037, 87 031, 89 703; alle Wagen Basis 4415 Kühlwagen. Angebote bitte an: Günter Schmider, Luisenstr. 21, 78112 St.Georgen/ Schw., Tel. 07724/1272

Suche: Faller Autorennbahn AMS von Privatperson. Pkw Autos + Ersatzteile. M Scheiwiller, St. Gallerstr. 31, CH8400 Winterthur (Schweiz), Tel. 052/2125304 am Abend

Suche in H0: Piko BR 89. Peter Maudrich, Schleizer Str. 3, 07549 Gera, Tel. 0365/7105802

Roco BR 01 u. BR 44, auch defekt, für Umbau gesucht. Erik Hesse, Emscher Bruch 11, 45657 Recklinghausen, Tel. 02361/372819

Lima Akkutriebwagen der Reihe 515 + speziell den Steuerwagen ESA 150/815, alle Farben/Ausführungen gesucht. Angebote an: Christian Lietsch, Junkershütte 26a, 41748 Viersen

Suche von Märklin H0: 4243, 4241 alt, 4433, 4445, 4721 und 4639, jeweils mehrere Exemplare; Zugpackung Lok 3101, 2850, E-Lok 3187 Primex Betr. Nr. 20 027; alles nur im OK; Angebote an: Manfred Fachs, Hochfelderstr. 8 App.411, 83684 Tegernsee

Wiking-Pkw und Kleintransporter aus den Jahren 1950 bis 1975 zu Sammlerpreisen (bis zu DM 300,-/je) gesucht! Angebote bitte an: Volker Behrend, Meimersdorfer Weg 96 A, 24145 Kiel

Suche Güterwagen der ehem. jugoslaw. Bahnen z.B. von Piko. Gerhard Painer, Hauptplatz 11, A9500 Villach (Österreich)

Suche Primex 3191, Märklin 3091. Helmut Langer, Tel. (0421) 653901 20 Uhr

Liliput: Nr. 908/H0e Diesellok 2095.04 der ÖBB, creme-rot, lackiert. Ralf Niedermowe, Wixbergstr. 13, 58762 Altena, Tel. 02352/24151

Suche Piko Y-Wagen (1:100) PKP und CSD sowie Doppelstockzug vierteilig CSD in gutem Zustand günstig zu kaufen. Schriftliche Angebote bitte an: Daniel Reitmann, Lise-Meitner-Str. 11, 01169 Dresden

Suche ständig Bemo und andere H0m-Modelle insbes. Bemo Lok 1250 (auch defekt) und Rollwagen (Marke Herr bevorzugt). M. Spellen, PF 1151, 41367 Niederkrüchten

Suche günstig Spur H0 Lima, Piko, Rollmaterial, Loks, Zubehör, auch andere günstige Hersteller. Uwe Lange, Klopstockstr. 37, 30177 Hannover

TT, suche BR 118 ungefahren; Sammler- oder Vitrinenmodell. Falk Schumann, Semmelweisstr. 6, 14482 Potsdam

Suche für Spur TT diverses Gleismaterial sowie TT-Literatur und TT-Gleispläne. Wilfried Dossmann, Katerweg 9, 32699 Extertal, Tel. 41545/05751

Spielzeugautos von Trabant 500 (auch als Universal) + 601, P 70, Wartburg usw. (aus DDR-Herstellung, ca 13 - 17 cm lang) für Ausstellungen gesucht! Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Spur 0 E 94 (ADE) zu kaufen gesucht. Wingert, Schülershof 1, 06108 Halle/ Saale

Suche in HsO 2 Leiter von Piko, Fahrzeuge, Zubehör, Modellautos, Einschienenbahn, Ersatzteile sowie Fahrzeuge von Roco, Lima, Flm., Trix. Roland Grellert, Lahnstr. 16, 16341 Zepernick, Tel. 030/9446355

Suche Gelände + Zubehör (auch Eigenbau) bis L2SOCM-30 0C M BR bis 150 CM für Spur N. Angebote + Preisvorstellungen + einige Bilder oder Video bis ca. DM 3.000,- nur mit Fotos od. Film. Kaufe auch gr. Anlagen bis DM 8.000,-. Wolfgang Witt, Habgierstr. 7, 24361 Wittensee, Tel. 0177/2418042

Suche: POLA Bausatz Nr. 627 Röntgenhaus, Angebote an: Rolf Pöter, Locher Str. 130, 42719 Solingen, Tel. 0212/331688 abends

Dampflok BR 50 (Wagner Bleche) ohne Tender von Fleischmann H0; Wannentender von Fleischmann oder Liliput H0 (komplett). Gehäuse E 11 oder E 42 grün (komplett) von Piko H0; Mittelteil zu Doppelstockzug DR grün von Piko H0: BR 84 (Hruska), BR 42 (alt), SVT 137 3-teilig von Piko H0: BR 106; Fleischmann H0: BR 50 (Wannentender), BR 65, BR 38, BR 39, BR 56. Tadeusz Janicki, Schäfereiweg 18, 30989 Gehrden

Suche dringend Militärfahrzeuge für Spur TT (1.120). Besonders Panzer. Angebote an: Ingo Hoffmann, Gärtnerstr. 12, 10245 Berlin

B+K Ringlokschuppen Bw Düsseldorf - Abstellbahnhof als Bausatz gesucht. Auch TOP-gebaute anbieten sowie weiteres Zubehör von B+K. Thomas Rüdel, Tel. (02045) 82429 AB - Rufe zurück. Danke.

Suche Stadtilm Spur S-Wagen, bitte Typ angeben und Bahnhof Lindenstadt. Jürgen. Rabe, Trelleborger Str 11, 13189 Berlin-Pankow

Suche E 44 002 aus Piko-Katalog 90/91 Nr. 190/6201 oder nur Gehäuse (grau). Biete Einphasen-Betriebskondensator-Flachmotor EBF 80 K2, 1,1 KW für 220 V, 6,8 A. Jürgen Treskow, Weingarten 2, 06242 Braunsbedra, Tel. 034633/21116

Suche Piko H0 BR E 44 grau, DRG, Kat. Nr. 190/6201/011 neu oder neuwertig im Or.-Karton, mit Preisangabe. Hans Salm, Kammerer Str. 16, 29664 Walsrode, Tel. 05161/6929

Suche BTTB Loks + Ersatzteile, Wagen + Ersatzteile. Frans Wissel, Prins Clauslaan 99, GP-7242 Lochen Nederland

Suche H0 2L BR 44 Roco und BR 45 DRG LILIPUT. Angebote bitte mit Angaben zum Zustand und Preis des Modells an Tobias Lorenz, Heinrich-Heine-Str. 2 A, 08058 Zwickau

Suche Arnold Blechhakenmodelle, Sonder- und Europamodelle. Bes. 2222, 2225, 2516, 4262, G10 weiß, Blanko, 4262 Warsteiner, 4262 Reinecke, 4410 Winkhaus, 4476 Hocholz, 4275 BBB, 4569 Frühkölsch, 4518-5 Ichqrs weiß, DB, Nixdorf, Paderborner, Warsteiner usw. Fax. 0641-74181. Günter Gotta, Asternweg 2, 35447 Reiskirchen

Suche: Piko H0 CSD-Y-Wagen (1:100) BR 120 und 130 in CSD-Ausführung (T 679.1 und T 679.2) sowie BN 150 (alle), E 499 (alle). Schriftliche Angebote bitte an: Daniel Reitmann, Lise-Meitner-Str. 11, 01169 Dresden

Liebmann/Stadtilm Mitropa Speisewagen (rot, metall, 4-achsig) dringend gesucht. Außerdem nach wie vor gesucht: Kl. grüne E-Lok und Kipplorenwagen. Zahle Höchstpreise. Angebote bitte an: Olaf Seelig, Tonndorfer Hauptstr. 87, 22045 Hamburg, Tel. 040/661617

Suche von Flm, Drehscheibe 6651 oder 6052. Wolfgang Bächle, Hindenburgstr. 46, 76437 Rastatt, Tel. 07222/26848

Suche: Liliput 27 10 (Pwi-29a), 28 902 /Pw4ü-35), 29 100 (Post 4-6/12), 24 000 oder 23 900 Tonerdewagen; Jouef 5123/5570 (Pw4i-31), 5769/5122 /AB-C4ü-36); Frank Barby, Tel. (039322) 42448

Suche Elektromagnet für Mä.-Drehkran 7051 bis DM 20,- sowie Triebwagen 3676 bis DM 300,-. RB-Wagen 4258, 4259, 4260 bis DM 40,- bzw. DM 60,- (4260). Angebote an: Carsten Wenzel, Breslauer Str. 9, 35398 Gi-Lützellinden

Suche Flm 4350 BR 120. Paul Haag, Tel. (07258) 7303 ab 17.00 Uhr

Suche für Modellbahn H0 Bastelmaterial aller Art, auch defektes und Modellbahnschrott, sowie REVELL-Lokbausätze und Reste davon, mögl. preiswert! Horst Berger, Tel. (04973) 693

Suche Pola-Bausätze in H0. Verkaufe neues Primex Schienenmaterial. Martin Habersack, Tel. (0661) 34605

Suche alte H0 Zugpackungen auch von Distler, Bub usw. sowie H0 Metallzub. u. Bhfe. u. Holzhäuser. Suche auch defekte Blechschiffe u. Flugzeuge bzw. Schuco Radiant 5600. Anton Rieder, Tel. (0821) 783173

Suche: Alles von Trix Express. Schikken Sie mir bitte Ihre Angebots-Liste zu. Optik Jahn, Tempelstr. I, 46446 Emmerich

Suche: FLM 1390 NS BR 1200 blau mit gelbem Streifen. Erich Bartelt, Rosenplüterweg 30, 13465 Berlin, Tel. 030/4019995

Suche rollendes Material in Spur TT. Auch aus DDR-Zeiten sowie Häuser, Fahrzeuge, Figuren und Zubehör. Einfach alles anbieten. Andreas Zachow, Keitzstr. 27, 17291 Prenzlau

H0e-Material, Loks, Wagen, Drehscheibe, Gleise; wer baut meine Egger, Roco-, Liliput-Maschinen auf Faulhaberbetrieb um? Angebote per Fax 004141/2607422 oder schriftlich an Philippe Heinrich, Riffigstr. 23, CH6020 Emmenbrücke/Schweiz

Su. Stadtilm Spur „S" Lok BR 24 in gutem Zustand sowie verschiedene Anhänger. Kaufe auch Sammlung, wenn BR 24 mit dabei ist. Dirk Freytag, Mary-Wigman-Str. 19, 01069 Dresden, Tel. 0351/4941192

Su rollendes Material Spur „0" von Zeuke und Zubehör. Nur guter Tustand. Dirk Freytag, Mary-Wigman-Str. 19, 01069 Dresden, Tel. 0351/4941192

Suche für H0 Roco Mini Tanks einen SLT Elefant neu o. gebraucht. Stefan Hilmer, Hanstedter Str. 12, 29525 Uelzen/ Hanstedt II, Tel. 05804/688

Suche Märklin Spur Z Material (gebraucht) zum Umbau in Nm Fahrzeuge. Angebote bitte an: Sebastian Bengsch, Rosenweg 6, 39167 Niederndodeleben

Suche: Gützold SVT175-Mittelteilgeh. rot-creme, V 180-Gehäuse Regierungsloks. Biete: SVT175 violett-creme, DRG, DB, VT 04, 118, 181/117, 059 rot + blau, 120 269/245 orig. Herr-Packwagen. Reinhard Schäffner, Tel. (036602) 36060

Suche V15 von PMT sowie H0m-Material Gera-Meuselwitz-Wuitz. Wer hat Interesse, mit mir Infos über GMWE auszutauschen? Holger Saupe, Am Anger 5, 04610 Meuselwitz, Tel. 03448/702075

Suche TT Mat. bes. Oberleitungsmat. aber auch anderes; Ho Modellautos. Biete TT Mat., älteres H0 Mat. Liste anfordern. Volker Ebert, Talstr. 22, 01816 Bahratal

Suche T 3 mit Schlepptender auch als Standmodell sowie Piko H0 BR 23 95 52 sowie Saxonia und Sachsenzug Güter- und Personenwagen der königl. sächs. Staatsb. und KPEV; alles gebraucht oder neuwertig und Roco BR 111 türkis/beige mit Einholmstromabnehmer blaues DB Logo und BR 290 Roco. Hans Fecht, Calwer Str. 26, 75389 Neuweiler

Suche Länderbahnloks und Waggons in Spur H0, auch Bausätze und Literatur. Schriftliche Angebote an Thomas Golz, Tauerhallen 84, 12107 Berlin

Suche LIMA südafrik. Güter- und Personenwagen sowie Fotos/Dias von Dieselloks der SAR/SAS, NZR u. ZT-Zambia. Fax: 0041/17102858. Thomas Rothenhäusler, Schwarzenbergstr. 3, CH8134 Adliswil/Schweiz

Suche Zeuke Spur 0: Gleissperrsignal, Gleissperre, Wasserkran, Wegübergang, Benzinfaßwagen; Stadtilm: 6-Wagen 108/594, D-Zug-Wagen (blau). Winfried Wöhlte, R.-Wagner-Str. 8, 02943 Weißwasser

Suche von BREKINA VW Bus Samba „Touring", VW Kombi „ADAC" Gau Südbayern, VW Kasten „Gummi Mayer". Reinhardt Peter, Siedlerweg 1, 89290 Buch

Suche Klein- bzw. Rangierlokomotive Köf II für Wechselstrom (z.B. Märklin, Brawa usw.). Heinz Temmen, Tel. (05932) 1848

Spielzeugautos vom Trabant 500 (auch als Universal) + 601, P 70, Wartburg usw. (aus DDR-Herstellung, ca. 13-17 cm lang) für Ausstellungen gesucht! Was hat es gegeben? Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Bastelbögen: Fahrzeuge (z.B. Trabant, P 70, Wartburg usw.), Bauten, Schiffe, Flugz. usw. aus DDR-Herstellung gesucht. Bitte auch ganze Sammlungen anbieten! Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Suche Piko-H0-Mittelteil für Doppelstockzug der DR (426/886) aus DDR-Produktion, auch leicht reparaturbedürftig. Angebote bitte an Gerhard Riedel, Tel. (0341) 4283465

Suche H0-Modelle der Kgl. Hannoverschen Staatsbahn oder ggf. Beschriftungsvorlagen. Lutz König, PF 1634, 29506 Uelzen

Suche Güterwagen der Firma Fahrbach u. Gebert, die Geschützwagen der Firma Dahmer und Beladegut für Pico Güterwagen aus den 50iger Jahren. Peter Wolfsteller, Tel. (03425) 922594

TT: Beiwagen VT 135 (Kleinserie) und E 63. Angebot mit Preis an Klaus D. Aurada, Helsinkiring 19 B, 17493 Greifswald

Suche H0e Liliput 2095 ÖBB Kat.-Nr. 72614 (rot, keine EDV-Nr.) und 298 ÖBB (Reihe U) im guten Zustand. Lutz Ehmeier, Motorstr. 59/209, 80809 München, Tel. 089/3517147

Hilfe! Suche dringend Herpa LKW und Güterwagen in H0 von „Heidelberger Zement" und „Schwenk Zement" in Originalverpackung; Angebote an Thomas Gaßmann, Riedwiesenweg 8, 89601 Schelklingen, Tel. 07394/1480

VERKAUF

Bücher + Zeitschriften

Literatursammlung wird verkleinert. Liste gegen Rückporto. Martin Bremer, Kiefkampstr. 16 b, 30629 Hannover

Verkaufe Eisenbahnliteratur. Viele alte DV z.B. Merkbücher, Vorschriften, Lokkataloge VDI Seddin 1924, Röll Enzyklopädie. Liste DM 2,- in Briefmarken. Heinz-Peter Schmitz, Unterer Berg 3, 56814 Landkern

Verkaufe EK 1975-1995, div. Bücher, Kataloge, Zeitschriften. Liste gegen Freiumschlag. Hans-Jürgen Matthies, Wilhelm-Hauff-Str. 3, 12159 Berlin 41, Tel. 030/8592634

Modellbahn- und Eisenbahnliteratur, Bücher, Zeitschriften, Kataloge, Kursbücher, Dienstvorschriften, Betriebsanleitungen. Liste gegen Freiumschlag. Rainer Müller, Weinbergstr. 7, 77933 Lahr, Tel. 07821/54311

EIN IDEALES GESCHENK! Das Buch über die Rendsburger Kreisbahn. Format 29 x 24 cm, 464 Seiten, über 500 sw+-Farbfotos. Orig.-verpackt. Preis DM 78,80 zzgl. Versandkosten. Andreas Kerber, Birkenweg 8, 24808 Jevenstedt, Tel. 04337/542

Verkaufe Modellbahnzeitschriften aller Art. Je Zeitschrift DM 3,-. Liste bitte anfordern. Uwe Bernstein, An der Magistrale 109, 06124 Halle

Deutsche Dampflokomotiven 1994 Bestand aller noch feststellbaren deutschen Dampflokomotiven, Angaben über Herkunft, Verbleib, Achsfolge und Baudaten. Mehr als 1750 Loks auf 195 Seiten für DM 35,- + Versandkosten. Gehört zur Standardausrüstung jedes Eisenbahnfreundes! Kölner Eisenbahn Club, Schubertstr. 24, D-51427 Bergisch-Gladbach, Tel.: 02204/63343.

Biete große Auswahl an Büchern und Broschüren u.a. SMB Radebeul-Radeburg, Sächs. IK, IVK, VIIK, Zittau-Oybin, BR 95, Impressionen DR, BR 64 (EK), letzten 01-Loks bei DR; neue Liste anfordern bei: Rico Walter, PF 720423, 01023 Dresden

Buch + Bildfahrpläne, Fahrzeit- u. Geschw.-Hefte, Zugbildungspläne etc. DR + DB. Liste + 3 Gratishefte gegen DM 1,50 Porto bei Torsten Schulz, Waldstr. 45, 99330 Gräfenroda, Tel. 03620/595327

Wegen Sammlungsauflösung nochmal reduziert: Monatshefte, Voraus, Literatur, Bücher, Kataloge, Plastik-Zuglaufschilder, Kalender, Poster, Fotos, Dias, Videos u.v.a.m. Mehrseitige Liste gegen DM 2,- Rückporto von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Verk. „Dampflok in Glasers Annalen 1920-30" (Reprint) sowie „Dresden-Math.-Phys. Salon" (Seemann 1978) gegen Gebot. E. Oertel, Lommatzscher Str 61/0601, 01139 Dresden

Suche ME 1954: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11; 1955: 1-12; 1956: 4, 5, 6, 7, 8, 9 bzw. komplette Jahrgänge; biete komplette Jahrgänge bzw. Einzelhefte von 1952-1992. Wolfgang Kayser, Vincent-van-Gogh-Str. 43, 13057 Berlin

Verkaufe „Abschied von der Dampflok", farbig, EK-V. 1978 oder Tausch gegen „Alpenbahnen" in Farbe EK oder „Dampflokomotiven in Thüringen". Udo Riccius, Nordring 86, 02828 Görlitz, Tel. 03581/310573

Biete Eisenbahn-Magazin, Brekina, Praliné, Herpa, Wiking der letzten Jahre. 30-seitige Liste gegen DM 3,- in Briefmarken von Klemens Wenders, Weststr. 147, 52134 Herzogenrath

Verkaufe Eisenbahnkurier von 1989 bis 1993 und Märklin Magazin von 1987 bis 1992 komplett und in Ordner. Abgabe nur komplett und VB zuzüglich Porto. Dettmar Klopfer, Biete 29, 59387 Ascheberg, Tel. 02593/6760

Verkaufe oder tausche „Die P8", Franckh-Verlag 1986, Fotoalbum Eisenbahn Fr.-V. 1983, „Züge auf der Moselstrecke" Fr.-V. 1981, „Dampfbetrieb in Alt-Österreich", Slezak-Verlag Wien, 1979. Suche „Steyertal-Erzberg-Waldviertelbahn" Fr.-Verl. sowie Bildbände Dampflok z.B. „Die Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg" von AG LOKRUNDSCHAU. Udo Riccius, Nordring 86, 02828 Görlitz, Tel. 03581/310573

Noch Resteexemplare Festschrift 150 Jahre EB Dresden-Radeberg, als Manuskript gedruckt, mit Abb., DM 5,- + DM 3,- Porto gibt ab: Johannes Lehmann, Boltenhagener Str. 58, 01109 Dresden

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Märklin-Magazin 1/65 bis 4/76. Thomas Hornung, Tel. (0711)2108078.

Suche preiswerte ME, auch Einzelhefte, sowie Literatur und Postkarten über Rosswein + Erzgebirge. Udo Wallnig, Am Zuckerberg 21, 35043 Marburg, Tel. 06421/51427

Güterwagen-Handbuch von 1966 von Köhler, Menzel. M. Krause, Hussitenstr. 1, 13355 Berlin, Tel. 030/4633337

Suche für 9-jähr. Fan Bücher über S-Bahn, Straßenbahn und U-Bahn. Bitte Preisangabe. Gerlinde Anton, Lessingstr. 28, 14482 Potsdam, Tel. 0331/715761

Suche „Bahnerlebnis Deutschland" von Eisenschink/Hörstel/Kempf. 1987 bei Orell Füssli erschienen. Zahle gut. Jochen Heer, Leubeweg 41, 89134 Blaustein, Tel. 07304/2157 ab 18.00 Uhr

Suche Lokarchiv Kleinbahnarchiv Thüringen, Sachsen, Brand. u. Meck., Röhr: 1000 km auf 60 cm, Heft I: Zahnradloks, Muell: Ffm.-Hbf, Hierl/Ritz: Ellok DB, Dahls Troem: Spanien, EK: Nass. KLB., ME : 1/5 2-12/69, EK 70-72, hist. Lokkataloge v. Feldbahnfotografien. Rüdiger Fach, Königsteiner Str. 70, 65929 Frankfurt/M.

Suche von Jochen Kretschmann „Feuer, Wasser, Kohle" erschienen im Transpressverlag 1986 oder 1987. Uwe Teschnar, Dorfstr. 15, 08289 Lindenau

Suche: Verkehrsgeschichtliche Blätter von 1974-1977. Aktuelle Verkehrs-Notizen vor Nr. 87, auch nur zum Kopieren, Lokomotiv-Archiv Sachsen 1. Andreas Martini, Jersleber Str. 1, 39126 Magdeburg

Suche: Maedel: Die dt. Dampflok gestern und heute, 5. Aufl.; Wendler: Die Dampflok der DR, 2. Aufl.; Janusch u.a.: Konstruktion und Berechnung von Lok., Leipzig 1954; Wenzel: Die BR 01, 2. Aufl.; Joachimsthaler: Die Breitspurbahn, 2. Aufl.; ältere russische/sowjetische Eisenbahnliteratur. Martin Bremer, Kiefkampstr. 16 b, 30629 Hannover

Düring: Deutsche Schnellzugloks, Band 1 (Ländertypen) gesucht. Joachim Schmid, Vornerweg 25, 87463 Dietmannsried, Tel. 08374/5219 nur Sa./So.

Suche EK-Buch BR 86 zu kaufen. Jens Drescher, Sachsenstr. 19, 09212 Limbach-Oberfrohna

Joachimsthaler: Ellok BR 103, Die El. Einheitslok der DB. Erich Preuß, Marzahner Promenade 14, 12679 Berlin

DR-Fahrkarten-Mustersammlung 1951 u. DR-Güterwagenvorschrift 1952/1955 sucht Rainer Nette, Barbarastr. 11, 06618 Naumburg

Drehscheibe Sonderheft Nr. 15 „Die Akkutriebwagen der BR 515", BD Essen + Köln / sonstige Literatur über ETA's. Angebote an: Christian Lietsch, Junkershütte 26a, 41748 Viersen

Suche Eisenbahnzeitschriften Jahrgänge EK vor 73, ME vor 70, LR vor 83, Modelleisenbahner vor 70, Einzelheft M+F Jour. Nr. 1/77, EK Nr. 40/73, für DM 30,-. Angebote an Rüdiger Fach, Tel. (069) 333855

Suche Kursbuch DR 1978, Piko Gleisplanheft und ehemalige Piko-Kataloge vor 1989. Angebote an: R. Lange, Wehrstr. 31, 01968 Senftenberg, Tel. 03573/795552

Suche: Wendler, Dampfl. der DR 2 Aufl. 1960, Wollmann elektr. Modellbahn N3/4. Aufl., Eisenreich 6 R. Welt auf Schienen, Jahn entwd. WD Dampfloknachdruck, Kurzgrund D. Modellb. tech. DBl. Wolff-Richard Dietrich, Schmiedberg 4- Waldtann, 74594 Kressberg, Tel. 07957/485

Suche: „Die Kunst der Modelleisenbahn" die Sammlung Graf Giansanti-Coluzzi/Fulgurex. G. Raschke, Chemnitzer Str. 72, 09212 Limbach-Oberfrohna, Tel. 03722/94378

Suche GdL Handbuch der Dieseltriebfahrzeuge, Handbuch der elektr. Tfz, Dampflok, Diesellok, Ellok in Glasers Annalen, Taube: Das Eisenbahngeschütz DORA, Griebl/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven. Siegfried Knapp, PF , 88308 Isny i. Allgäu

Betriebsbücher (alle Baureihen), Eisenbahnliteratur (Baureihenbeschr. DV 930) und Lokomotivfotos (Bellingrodt) gesucht. Angebote bitte an Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Suche „Liliputbahnen" von Dr. Walter Strauss, 1938. Angebote mit Preisvorstellung bitte an C.C. Reuter, Hainbuchenstr.27, 26180 Rastede

SAMMLER SUCHT DRINGENDST „Deutsches Kursbuch - Gesamtausgabe der Reichsbahnkursbücher" und deut. Fahrpläne von vor 1975. Christoph Gottschalk, Burgstraße 26, 03046 Cottbus, Tel. 0355/794700

VERKAUF
Fotos + Dias

Verkaufe Dias von DR, DB und DB AG Triebfahrzeugen. Nur beste Lichtverhältnisse. Unverbindliche Auswahl anfordern bei: Gerald Kammann, Schulberg 3, 38388 Dobbeln

Eisenbahnkarten und -fotografien 10 x 15, Liste gegen DM 1,- in Briefmarken und mit 3,- DM frankiertem Rückumschlag C5 Joachim Thadewald, Alte Celler Heerstr. 4a, 29556 Suderburg, Tel. 05826/8352

Verkaufe Originaldias DR-Schmalspurbahnen 1987-1995 alle Strecken. Auswahlsendung anfordern. Kilian Kindelberger, Wall Am Kiez 2/4, 14467 Potsdam

Verkaufe Kleinbild-Dias DR (DB, ÖBB, SBB u.a.) ab 1974. Liste gegen DM 3,- in Briefmarken bei Stefan Schmidt, Semmelweisstraße 6, 01159 Dresden

HALLO EISENBAHNDIANUMMERN-SAMMLER! Hier umfangreiches Angebot an Tfz-Dia der DB/DBAG aus div. Regionen, ET 403 LH, V 200-Museumsloks. Vorhanden sind BR der Gegenwart, jedoch KEINE Dampfloks und Altbau-E und Dieselloks! Alle Dias sind von guter Qualität und Ausleuchtung auf Kodakfilm. Auswahl von Rolf Wiemann, Jahnstr. 39 - 41, 40045 Düsseldorf, Tel. 0211/374286

Biete große Auswahl an Originaldias von DR, DBAG, CD, TCDD, PKP, Werkbahnen u.a. Serien BR 109/142, 220, 228, 180, 771/772-Auswahlsendungen anfordern bei: Rico Walter, PF 720423, 01023 Dresden

Videofilme - fast neu - günstig. Liste gegen DM 1,- Rückporto bei: Wolfgang Bernhard, Borngasse 6, 55278 Dalheim

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche Originaldias u. -fotos (mit Negativen) v. Eisen- u. Straßenbahn in Georgien u. Armenien. Angebote an Ulrich Kirsch, Bartningallee 11-13, 10557 Berlin

Suche Bildmaterial, Infomaterial (Gleispläne etc.) der Bahnstrecke Erndtebrück-Bad Laasphe. Auch vom Abschied der Schienenbusse. Dirk Krause, Eichenstr. 1A, 42283 Wuppertal

Suche aktuelle Fotos + Videos von der polnischen Staatsbahn PKP! Fahrzeuge, Bahnhöfe, Bw'S. Angebote bitte an: Sascha Jokiel, Reichenstr. 8, 25336 Elmshorn, Tel. 04121/65744

Suche: Fotos der Bahnstrecke Braunschweig-Fallersleben, speziell Bahnhöfe Lehre, Brunsrode und Ehmen. Desweitern alte Fahrpläne, Kursbücher etc. der Strecke. Ingo Vorbrod, Gliesmaroder Str. 19, 38106 Braunschweig

Suche über das ehemalige Bahnbetriebswerk Opladen Fotos, Unterlagen, Pläne sowie Schild Bw Opladen. Ulrich Müller, Postfach 22 2 09, 51322 Leverkusen.

Lokomotivpost + Karten (Bellingrodt u.a.) gesucht. Angebote bitte an Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Suche Film und Fotomaterial der portugiesischen Eurosprinter-Lok: LE 5600. Wer hat davon im Urlaub Aufnahmen gemacht und könnte es mir verdoppeln? Falls VHS-Aufnahmen bestehen, besorge ich die Leerkasseette - Danke. Auch Eisenbahnfreunde aus Portugal gerne gesucht. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

Suche Bahn-Fotos aus der Umgebung und aus Kreiensen, möglichst aus der Zeit vor 1970, zum Nachmachen od. billig Kaufen. Format: 9x13 oder 10x13. Sebastian Bruns, Parkstr. 18, 37547 Kreiensen

Suche von DR Loks ab 1970 Fotos 01 201 4-7, 2018-8, 2022-0, 2025-3, 2027-9. 2036-0, 2048-5, 2054-3, 2085-7 und 41 1265-2, 1277-7, 1288-4. Thomas Anders, Drinsheide 64, 22119 Hamburg , Tel. 040/6546980

Suche Bilder der Strecke Lindau-Kempten-Nördlingen-Nürnberg-Bamberg-
Hof (alt + neu); Stephan Kuchinke, Ebermannstadter Str. 32, 96050 Bamberg

Suche sehr gute Fotos der Eurosprinterlok 127 der DB. Auch Fotos vom Führerstand. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

BÖRSEN + AUKTIONEN

Große Modellbahn- und Autobörse in Bad Hersfeld am 24.02.1996 (Sa.) von 11.00 bis 16.00 Uhr. Auch für Sammler in der Nenngröße TT lohnt sich ein Besuch. Info unter Jens Berndt, Große Wiesen 6, 34621 Frielendorf, Tel. 05684/6427

9. BRITZER MODELLEISENBAHN und Spielzeug-Börse im Lichtenrader Gemeinschaftshaus am Lichtenrader Damm 198-212, 12305 Berlin von 10.00-15.00 Uhr. Eingang befindet sich in der Barnetstr. Eintritt Erw. DM 3,- Kinder ab 10 J. DM 1,50. Info unter Andreas Rohde, Tel. (030) 6858650

Modellbahn + Auto-Börse Ankauf-Verkauf-Tausch 21.01. und 10.03.96 von 10.00 - 15.00 Uhr im KIZ, Stollberger Str. 40, Chemnitz und am 28.01. und 31.03.96 von 10.00 - 15.00 Uhr im Gasthaus Heinrichsbrücke, Heinrichstr. 49, Gera. Info bei: R. Emhardt, Bebel-Str. 27, 09579 Borstendorf (Di-Fr 10.00 -17.30 Uhr) Tel./Fax: 037294/7255.

Original Bernauer Modellbahnmarkt am Sonntag, den 24.03.1996 von 9-13 Uhr im Schwarzen Adler, Berliner Str., 16321 Bernau. Tischbestellungen möglich. Roland Grellert, Tel. (030) 9446355

12679 - Berlin TERMINÄNDERUNG Modellbahnbörse „BERLIN" am 11.02.1996 von 9-13 Uhr, Marzahner Promenade 55, FREIZEITFORUM-Marzahn. Info: Herzog (030)5452294

Modellbahnbörse am 11.02.96 in 04435 Schkeuditz am Markt i im Kulturhaus „Sonne" von 10.00-16.00 Uhr. Nächster Termin 14.04.96. Info: Tel.: 0341/4426881, Fax 0341/441472.

Anzeigenschluß
für das
April-Heft
1996
ist Mittwoch,
21. Februar 1996.

H0 Auto- und Eisenbahn-Börse Ausstellung in 48734 Reken. Sonntag, 10.03.1996, 01.09.1996 und 01.12.1996. Peter Ihling, Varusstr. 47, 45721 Haltern, Tel. 02364/168303

Modellauto-Rennbahn-Modelleisenbahn- Börse in Suhl am 03.03.96 im Simson-Fahrzeugwerk, Meininger Str. 222 von 10.00 - 16.00 Uhr. Gleichzeitig wird der 2. Suhler Grand Prix auf einer Carrera-Rennbahn ausgetragen. Info unter Jens-Uwe Plicka, Tel. (05654) 6240

Modelleisenbahn- und Autobörse am Samstag, den 24.02.96 in Bad Hersfeld in der Stadthalle von 11.00 bis 16.00 Uhr. Auch für TT-Sammler lohnt sich ein Besuch. Infos: Jens Berndt, Tel. (05684) 6427

5.0 Winger Modellauto- und Eisenbahnbörse am 24.01.96, 10.00 - 16.00 Uhr, 72401 Haigerloch-Oweingen, Eyachtalhalle. Info: Hans-Jürgen Stifel, Tel. (07474) 7096

Modelleisenbahnbörse 17.2.96 von 9.00 bis 14.00 Uhr in Dresden, Kulturpalast am Altenmarkt. Fundgrube für Sammler + Bastler. Info. Steglich 08805-8138 Telefon + Fax.

DIES + DAS

Modelleisenbahnanlagen und Dioramen nach Ihren oder meinen Vorschlägen, mit Ihrem oder meinem Material, mit oder ohne Gelände, auch Montage von Bausätzen. Schriftl. Anfragen bitte an Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin

Suche Signalflügel Siegfried Lehmann, Ter-Meer-Str. 2, 47829 Krefeld , Tel. 02151/477871

Spielzeugautos vom Typ Trabant 500/601, S-4000, H 6, G5, Wartburg 311 mit Schwungrad, zum aufziehen + Batterieantrieb auch im schlechtem Zustand gesucht. Dirk Freytag, Mary-Wigman-Str. 19, 01069 Dresden, Tel. 0351/4941192

Suche Lok- u. Fabrikschilder von Dampfloks. Alles anbieten. Beantworte alles sofort. Sehr gute Bezahlung, Selbstabholer. Michael Nicklas, Am Alten Rathaus 1, 95473 Creussen

Feldbahnlok Diema betriebsbereit, Bj. 61, bis August in Betrieb gewesen. Andreas Claus, Tel. (07456) 280

Suche über das ehemalige Bahnbetriebswerk Opladen Fotos, Unterlagen, Pläne sowie Schild Bw Opladen. Ulrich Müller, Postfach 22 02 09, 51322 Leverkusen.

Suche Fotos u. Unterlagen v.d. Ex-KBS 475 Xanten-Kleve, sowie von Strecken aus dem Weser-Ems Raum. Angebote an: Claus-Peter Heißenbüttel, Schafhauser Weg 21, 26427 Esens/Ostfriesl.

Umbau Piko Antriebstender zu super Fahreigenschaften 3-facher Zugleistung

BR 01, 03, 41		149,00 DM
BR 38		89,00 DM
BR 56		95,00 DM
Schmalspur Fertigmodelle in Metall-ausführung	I K	699,00 DM
	III K	760,00 DM
	IV K	895,00 DM
	VI K	ab 660,00 DM
	VII K	ab 780,00 DM

Hobby-Eck
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel.: 0 37 26/ 64 89

Suche Videomitschnitte des ARD-Nachtprogrammes „Die schönsten dt. Bahnstrecken" vom 3.9. bis in Zukunft, da Mangel an eigener Aufnahme-Technik. Matthias Böhme, Freitaler Str. 28, 01589 Riesa

Schilder, Mütze u. Zugglocke von Strab. der SVB (CH) zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag. Peter Timmermann, Hamburger Str. 46 I, 22952 Lütjensee, Tel. 04154/70699

Suche Eisenbahnermützen DR, DB, Bahn AG, S-Bahn AG mit Preisangebot - alles anbieten. Detlef Poeschke, Artur-Becker-Str. 122, 10407 Berlin

Reichs-/Bundesbahn-Neuheit

DRG 99 631 - 636
u. 99 637 - 639
DB 99 631 - 636
u. 99 637 - 639
K.W.St.E. 41 - 46
u. 47 - 49

Weißmetall- und Messingguß-Bausatz
mit fahrfertig montiertem Fahrwerk

Einzelfahrwerk, fahrfertig montiert inkl. Anpassungsteile zum Einbau indie bisherige Tssd / 99.63 DM 299.-
Bei Rücksendung der kompletten Antriebsteile DM 229.-
Fahrwerk doppelschienige Gleitbahn 1000/09
Fahrwerk einschienige Gleitbahn 1001/09

Informationsmaterial erhalten Sie gegen
5.-DM V.-Scheck oder Briefmarken
Timmerhorner Straße 4 22949 Ammersbek

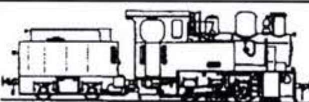
PANIER
Schmalspurbahnen

ADLER SPIELZEUG-MÄRKTE
über 14 Jahre bekannt, beliebt, gut

- ★ **21.1. 53113 BONN**
  Kon.-Adenauer-Haus, F.-Ebert-Allee 73-75
- ★ **21.1. 51373 LEVERKUSEN**
  Forum, Am Büchelter Hof
- ★ **28.1. 41061 MÖNCHENGLADBACH**
  Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstr. 15
- ★ **28.1. 49074 OSNABRÜCK**
  Stadthalle, Schloßwall 1-9
- ★ **4.2. 58642 ISERLOHN-LETMATHE**
  Stadt. Saalbau, v.d. Kuhlen Str.
- ★ **4.2. 56564 NEUWIED**
  Helmathaus, Schloßstr./Luisenstr.
- ★ **11.2. 48155 MÜNSTER**
  Halle Münsterland, Albersloher Weg
- ★ **11.2. 46485 WESEL**
  Niederrheinhalle, An de Tent 1
- ★ **25.2. 50679 KÖLN, Messe,**
  Congress-Centrum West, Kennedy-Ufer

ADLER-MÄRKTE von 11 bis 16 Uhr bieten Tausch, An- und Verkauf von Modellbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren und Puppen

Auskunft, Anmeldung:
M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH
Telefon 02103-5 11 33 und 0203-74 63 27
Telefax 02103-5 29 29



Modellbahnen am Mierendorffplatz

10589 Berlin-Charlottenburg, Mierendorffplatz 16
direkt an der U 7, Mierendorffplatz, Bus 121 + 126 + 127 + X 9 (Flughafenbus)

Das freundliche Fachgeschäft von Z bis LGB

- Videos - Modellautos - Zubehör
- Fachbücher - große Second-Hand-Abteilung - Reparaturservice

Täglich geöffnet von 10-18.00 (13.00) Uhr. Tel.: 030-3 44 93 67, Fax: 030-3 45 65 09

Lok-Pavillon Dresden
01279 Dresden · Lewickistraße 43
Tel.: 0351/2516578 · Fax: 0351/2549594

Die 18 314 wird wieder aufgelegt, in der letzten Version, grün mit Öltender.
Sichern Sie sich Ihr Exemplar durch rechtzeitige Festbestellung. Preis ca. DM 2.800.00

Fulgurex 18 201 mit funktionierenden Triebwerksleuchten und beleuchtetem Führerstand; Antrieb in der Lok, Lemke 18 201 mit Antrieb im Tender, Lemaco 44 0el, S 2/6-Pfalz (violett), XXHV (sächsische Länderbahn, grün), 19 017 Museumslok, schwarz, S 2/6, grau von Micrometakit, IX HV, sächs. grün, DRG schwarz von Westmodell. Aus eig. Werkstatt (unter sinnvoller Verwendung einschlägiger Bausatzteile): XVIIIHV (sächsische Länderbahn, schwarz), 18 001 schwarz, XXHV (sächsische Länderbahn, schwarz) 19 001, 19 003 Austauschkessel mit 2 Domen, 1 Sanddom, 19 017 als Bremslok mit 1 Dampfdom und 2 Sanddomen, franz. 38 cbm-Tender. Alle mit Tenderantrieb und Federkupplung zwischen Lok und Tender, Konstantbeleuchtung. **In gleicher Ausführung alle Weinert-Modelle:** Reihen 71, 55 56, 78 03 0el, 01 0el.99 der Harzquerbahn. Wagen und Loks (99 601 und 99 1700) von KEHI. Gesamtprogramm von LIMA (incl. Berliner S-Bahn) auch Graffiti-Wagen (S-Bahn und Silberlinge). Rivarossi (Côte d'Azure-Express, Flèche d'Or und Etoile du Nord).
Und was Sie noch nie gesehen haben. ***Übrigens, wir versenden auch.***

MiniaturModellWelt Werner Kratz

Einsteigerset f. 2-L- = Digital bestehend aus 1 x Märklin 6027, 1 x Märklin 6036
SUPERNETTOPREIS DM 299,– plus DM 8,– Porto

Passende Lokomotiven zum Einstieg z.B. BR 191, BR 221, BR 86, BR V 100, BR E 17 u.v.m. System voll kompatibel mit LENZ, ARNOLD, ROCO, SB-Faulhaber-LENZ

Ferner MÄRKLIN Sonderauflage „DEINHARD" Sekt Basis 4415 Preis DM 49,95
***(Auflage je 500 Stück)* Basis 4680 Preis DM 64,95**

Lieferung solange Vorrat reicht, Irrtum, Preisänderung und Liefermöglichkeiten vorbehalten.
Neuheiten- und Märklin-Preisliste gegen Rückporto DM 2,–

MMW Werner Kratz · Auf dem Hahnenberg 19 · D-56218 Mülheim-Kärlich
Telefon: 02630/95 90 57 Telefax: 02630/95 90 69

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi

58640 Iserlohn-Kalthof
Leckingser Straße 200
Tel. 02371/94494-0 Fax 02371/94494-9
Dynatron GmbH

L.G.B. - BACHMANN - Pola
LILIPUT - Lenz DIGITAL
Gützold - Emek - PHOENIX
REGNER - Piko - DSM - TdV
ARISTOCRAFT- Kadee usw.

ARISTO-CRAFT™
WALK-AROUND-CONTROL
Funkfernsteuerung für alle Spurweiten max. 4 A, Reichweite bis 100 m, postzugelassen **Komplett nur DM 269,-**

Spur G-Diesellok GE U-25 B
mit 2 Antrieben, Rauchgenerator, LüK 660 mm, div. Ausf. **nur DM 499,-**

BACHMANN IIm (G) Supermodell zum Superpreis
379,- DM



IIm (G)-Supermodell mit eingebautem Rauchgenerator und Geräuschelektronik, viele angesetzte Metallteile. LüK 770 mm

Geöffnet: Mo.-Fr. 14.30-18.30
Samst. 10.00-13.00
Kunden-Parkplatz am Hause

Bitte Versandliste 96 für DM 5,- in Briefmarken bei uns anfordern!

5 Museumsbahnen in der Umgebung! Kirchheim/T./Schwäbische Alb: Schöne ruhige Ferienwohnung 2-5 P. m. allem Komfort! 1. Woche ab DM 490,- inkl. Garage/Fahrr./NK. Bahnhof 5 Gehminuten. Harald Demmer, Tel. (0171) 4417881

Schmalspururlaub an der Brockenbahn! Verm. in Schierke/Harz 4 komf. FeWo, kompl. Ausstattung, ganzjährig f., DM 70,-/90,- pro Tag, geführte Fotowanderung, 10 min. zur Brockenbahn, Parkplatz am Haus, ruh. u. zentr. Lage, auch Haus-Haus-Transfer möglich. Pro km DM 0,80 (Anfahrt frei). Hans-Joachim Hiller, Hagenstr. 1, 38879 Schierke, Tel. 039455/218 od. 51276 Fax (039455)218

S-Bahn Berlin. Suche Fotos/Abzüge vom Bau und Eröffnung der Nord-Süd-S-Bahn 1934/39 oder auch städtebauliche Umgestaltung ab '38. Bjoern Geertz, Quellenweg 15, 20535 Hamburg

100 Jahre Olbernhau-Neuhausen 1995 Broschüre (ohne Werbung) v. R. Brettfeld 64 S. 24 B. US farbig; geheftet DM 10,- incl. Versand und 2-farbigen Aufklebern gegen VR-Scheck oder bar an Herausgeber (Anschrift). IG Dampflok 86 049 e.V., c/o Hans-Thomas Reichelt, Bahnhofstr. 22, 09526 Olbernhau.

DR-Eisenbahn: Schirmmützen mit 3 Biesen und breiten Schulterstücken aus den 50er Jahren gesucht. Armin H. Schröter, Halemweg 37, 13627 Berlin, Tel. 030/3818544

Fertigung von Modellbahnanlagen und Dioramen - Gebäudebau in allen Spurweiten nach Absprache oder Plänen. F. Rümmelein, Bärndorf 27, 94327 Bogen. Tel. (09422) 5301, Fax (09422) 80150

Lokschilder der DR aus der Zeit bis 1970 sowie Bw-, Rbd- und Gattungsschilder suchen für unseren Hobbyraum (DR bis 1970) Gert Koppitsch, Kleiberweg 4, 33335 Gütersloh

Original DRG Gleissperrsignal, wie MÄ 7042, Kasten 70x70x40 cm, Maststück 120 cm und orig. Stellhebel mit Kettenrad abzugeben. Angebote erbeten an Postfach 76, A-3101 St. Pölten, Österreich.

Keppler-Versand Blackenfeld 61, 33739 Bielefeld, Tel./Fax 0521/8751911; - ETS Blecheisenbahnen Spur 0; - PAYA-Eisenbahnen Spur 0; Blechspielz. (z.B. Student DM 84,-); - Mamod Dampfautos u.a.; Prospekt anfordern! **G**

Su. Mitropa-Gebrauchsartikel (vor 1990) sowie Kataloge/Prospekte betr. DDR-H0-Modellbahn; verkaufe aus Hobbyauflösung div. VW-Käfer-Modelle 1:43 (Vitesse & Rio) - Liste gegen Freiumschlag. Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22 a, 27711 Osterholz-Scharmbeck

Suche das Betriebsbuch der 52 9900 ex 52 4900 sowie Kohlenstaubbeschreibungen der Baureihe 52 und andere Unterlagen der Lok sowie Angaben über die Stationierung und den Laufweg der Maschine. Suche auch Fotos und Dias der Lok. Mario Nagel, Zeitzerstr. 15, 06132 Halle

Betriebsbücher gesucht. Angebote bitte an Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Fichtelgebirge/Immenreuth, am Tannenberglift Ferienwohnung für 2 Pers. von priv. an Modellbahnfreund für DM 26,- täglich zu vermieten. Auskunft: Arndt Liebsch, Tel. (0921) 735821 ab 20.00 Uhr

Suche Fotos der vorpommerschen Darßbahn bis 1945 (Velgast-Barth-Prerow). Insbesondere Personenzug mit der Bubikopflok BR 64, sowie Güterzüge und Bahnanlagen. Jeder Hinweis willkommen. Heinz Gülzow, Markt 31, 41460 Neuss, Tel. 02131/274109

Löse Teile meiner Sammlung auf. Z.B. Steuerrad, Fenster, Ventile, Ölkannen, Signalflügel, Weichenlat., Signallat. u.a. Bahnzubehör. Detlef Schulze, Rubensstr. 118, 12157 Berlin, Tel. 030/8555486

Biete TT BR 254 (ehem. E 94) - suche TT BR 56 o. BR 35 - auch Tausch. Detlef Wirth, A.-Bebel-Str. 19, 01445 Radebeul

Verkaufe für DR-Einheitsdampfloks div. Ersatz- und Verschleißteile (Dichtungen, Kolbenringe, Einsätze, Lukendeckel etc.). P. Rassmann, Dorfstr 46, 03172 Gross Drewitz, Tel. 035693/233

Strecke Soest-Geseke-Paderborn suche Fotos, Filme, Fahrpläne usw. Günter Fiedler, Bönninghausen 20a, 59590 Geseke, Tel. 02942/1598

Suche Videoaufn. (VHS, VHS-C, u.a.) der KSB-Strecken 239 (DD-Klotzsche-Straßräbchen/Bernsdorf) und 227 (Senftenberg-Kamenz-Arnsdorf) aus den 80er Jahren mit Dampfloks der BR 52 des Bw Kamenz. Zuschriften bitte an Steffen Grosser, C.-Weissmantel-Str.6, 01917 Kamenz 1, Tel. 03578/302216

Gleisanlagenplanung zu guten Preisen von Spur I bis Z alles möglich, mit Gleiswendel- und Steigungsberechnung. Auf Wunsch baue ich die Grundplatte! Dirk Brümmer, Tel. (05734) 6977 ab 19.00 Uhr

MÄRKLIN-MAGAZIN 74-85 im Sammelordner DM 80,-; Glasbierkrüge von Eisenb.-Jubil. u. Eisenbahn auf Briefmarken. Liste gegen Freiumschlag. Walter Loch, Ravolzhäuser Str. 45, 63526 Erlensee

Suche folgende Fernsehsendungen: „Einsteigen bitte" S-Bahngeschichten, ZDF; „Eisenbahnromantik" Folge 3 Chanderli, 45 min., Sommerpause 1995, S3; „Union Pazifik" (Spielfilm: „Im Zug der Zeit", 6 Folgen, „Fit und mobil" (Depot Wolztyn), WDR 3; „Schatzkammer Österreich", Heizhaus Strasshof Nordbahn, „Ugandabahn" (14.8.95), 3Sat; „Züge u. Bahnhöfe" (Im Zug der Zeit), MDR. Hans Fecht, Calwer Str. 26, 75389 Neuweiler

Winterdampf und Urlaub im Südharz! Komfortferienhaus für 2 - 4 Personen alles Inclusiv-Preis: DM 50,- bis DM 60,-. Karl-Heinz Cramer, Bahnhofstr. 22, 37445 Walkenried/Han., Tel. 05525/507

Urlaub in Stiege/Harz, HSB-Knotenpunkt. Biete komf. Ferienhaus für 2-4 Personen. Ruhige Lage, Preis ab DM 40,-. Erich Gareis, Oberteichstr. 4, 38899 Stiege, Tel. 039459/72500 abends

HILFE! Anfänger in Sachen Anlagenbau sucht dringend Gleispläne o. Entwürfe für seine erste Großanlage (Arnold N - 180 x 300 cm). Wenn möglich, mit Schaltplan. Zuschriften an: René Heineke, Blücherplatz 5, 65195 Wiesbaden, Tel. 0611/402966 ab 19.00 Uhr

Verkaufe: DR Lokschilder, Literatur uvm. Liste geg. DM 1,- als Briefmarke. Frank Becher, Gäulenwaldstr. 42, 57518 Betzdorf/Sieg., Tel. 02741/27399 ab 18.00 Uhr

Hallo LGB-Fans. Haben Sie Interesse an Ausstellungen und Erfahrungsaustausch? Wenn ja, Informationen bei Ekkehard Kruse, Wilhelmsruher-Damm 193, 13435 Berlin

Freudenstadt/Schwarzwald neu umgebauter kleiner romantischer ehemaliger Bahnhof, 3 Zimmer-Ferienhaus. Herrliche Lage mit schöner Aussicht. Walter Eberhardt, Tel. (07443) 8877 **G**

„Molli"-Nostalgie auf Schienen. Ein außergewöhnliches VHS-Farbvideo (30 min.) zeigt die in Deutschland einzige Schmalspurbahn in 900 mm. Preis incl. Versand DM 24,85. Restbestand an Gedenkmünzen 100 Jahre Molli 1886-1986 zum Preis von DM 20,-/St. incl. Porto. Hans-Joachim Schramm, Am Molli 3, 18225 Kühlungsborn **G**

Verk. Uhrmacherdrehstuhl m. Kreuzsupport, Spannz., Planscheibe, Reitstock, Fabrikat Boley, 20 mm Durchm. Wange VB DM 500,-. Peter Theil, Tel. (0341) 9419887

Wer schenkt mir seine abgefahrenen Fahrkarten von Bus + Bahn? Jörg Kirschner, Kaiserstr. 33, 73760 Ostfildern

Suche folgende Sendungen vom Fernsehen „Mit Rucksack und Eisenbahn durch Afrika", Teil 1 + 2 N3, „Rechts und Links vom Santa Fe Express" N3, „Schatzkammer Österreich Heizhaus Strasshof Nordbahn" 3Sat, „Züge und Bahnhöfe" MDR, sowie Eisenbahnvideofilme aller Art, Fernsehaufzeichnungen und private Aufnahmen. Hans Fecht, Calwer Str. 26, 75389 Neuweiler

VERKAUFE JAPAN. ELOK ED-75 (Messing) 2 Mot. Super Fahreigens., Allradantr., und Federung, kaum gelaufen, Sammlerstück VB DM 660,- (NP DM 1.200,-), rot lackiert. Bob Wernke, Tel. (04131) 37429

Suche das Gesellschaftsspiel „Tour" (DDR-Herstellung) oder auch einzelne der kleinen trabantähnlichen Spielfiguren! Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Suche Tauschpartner für Feldbahnmaterial. Gunnar Ebert, Dorfplatz 6, 36404 Wölferbütt

LGB-Anlage zu verkaufen. Größe: 5,20 x 2,60, 60 Modulbauweise (8 Module), viele Sondermodelle (Pola); 2 Schatten Bfe 2-gleisige Hauptstrecke (1 elektrifiziert) 1 Nebenstr. Steuerung (autom. oder manuell) Materialwert DM 30.000,-, Preis VHS. Gerhard Schneider, Vogelsbergstr. 4, 74172 Neckarsulm, Tel. 07132/84745

Biete Piko-Ellok CC7001 (SNCF), leicht besch. (Geh.), suche im Tausch Piko-E 42 grün (ohne EDV-Nr.) o. DB 13 (Deutsche Reichsbahn ausgeschr.). Erb. Zuschr. an Michael Kotyrba, Grossrügelner Str. 4a, 01616 Strehla

Biete: DV 939 der DR Tfz. u. Wagen zus. ca. 1500 Seiten A4 sowie andere DV der DR/DRG (Verkauf). Suche: H0e/H0f Wagen u. Loks bes. Ep. II DRG Ätz- u. Weißmetall-Bausätze der ehem. DDR; Roco Militär Wehrmacht Nr. 186 gesucht; von CO.FER.ML. Wagen gesucht ca. 1975. Frithjof Krause, Stichelsdorfer Str. 2, 06112 Halle /S.

Biete Märklin E-Lok 83 468 Göppingen gegen Märklin Rheingold-Set 4228. Dieter Görres, Im Flürchen 10, 54309 Besslich, Tel. 0651/61592

TT-eine Unbekannte? Nicht für Sie! Wenn Sie Fragen haben zur Modellbahn im Maßstab 1:120, eine ideale Modellbahn, dann fragen Sie gegen DM 3,- Rückporto an bei: Collection Tronje Wiesenfarth, TT-Public Relations, Promotion and TT-Propaganda, Östliche 48, D-75175 Pforzheim. English spoken. Ich berate Sie gerne fachmännisch und unverbindlich.

Eisenbahner aufgepaßt: Wer kann mir aktuelle Fahrzeitenhefte etc. besorgen? Dresden (1210, 1211, 1262, 1275, 1280-1286, 2782). Nürnberg, Hannover, Halberstadt 1435. Außerdem Dienstfahrpläne DR + DB AG, alle Strecken, Schmalspur, histor. Hefte, Raum Dresden, Mai 1993 u.a. (auch Tauschmaterial vorhanden). Angebote an: Torsten Schulz, Waldstr. 45, 99330 Gräfenroda

Suche kompl. Antrieb für ehemalige alte HABEMFA-Drehscheibe in guter Funktion gegen gute Bezahlung. Angebote an: Heinz Frieske, Alleestr. 81, 01587 Riesa 1, Tel. 03525/893034

Telefonkart. m. Eisenbahn.: BR 1200, 112, InterRegio/ICE etc. TK-Serie 1000 J. Potsd., TK: Abschied v.d. DR, AEG Hennigsd. BR 112/E 71, alle postfrisch! Anfragen unter Maik Bialek, Tel. (03535) 21343

Lokschild, BR 01, 39, 44, 50. Nur orig. 3. Reich in Bestzustand gesucht. Angebote an: Reiner Sandmann, Tel. (041) 5501291

Fünf Minuten bis zur Bimmelbahn! Gemütliche Ferienwohnung in zentraler, ruhiger Lage in Cranzahl zu vermieten. Auf Wunsch auch mit Frühstück. Entdekken Sie das Urlaubsparadies Erzgebirge mit der Kleinbahn Cranzahl-Oberwiesenthal! Wir freuen uns auf Ihren Anruf. - Fam. Mann Tel./Fax: 037342/7325. **G**

Verkaufe: Zugschluss-Schilder, Preis mit Porto = DM 50,-. Gerold Seidl, Tel. (02391) 10947

Strelitzia (Paradiesvogelblume) zu verkaufen. Heinrich Rödiger, Tel. (03661) 673855

KBE + HGK FAL-Modelle Lima H0 je DM 29,90; Jubiläumsbuch 100 J. MBE 140 S. DM 19,80. Liste weiterer Angebote anf. DM 1,- in Briefmarken. Köln-Bonner Eisenbahnfreunde e.V., Ludewigstr. 17, 50389 Wesseling.

TT-FANS aufgepaßt. In Rosenheim wird ein Club für die beliebteste Spur der Welt gegründet. Bei guter Nachfrage Gründung: März '96. Zu erfragen bei: Thomas Schmidt, Traberhofstr. 32, 83026 Rosenheim

Original Druckluftläutewerk Bauart Knorr, gegen Gebot abzugeben. H. Niemann, Tel. (03574) 860674

Montiere, lackiere, und altere Fahrzeuge und Zubehör aller Kleinserienhersteller. Desweiteren Umbau und Alterung von Industriemodellen. Frank Mähler, Münsterberger Str. 6, 90473 Nürnberg, Tel. 0911/8938419

ELASTOLIN LINEOL Figuren-Militär und andere, Fahrzeuge, Bauernhaus, Figuren, Tiere, Gehwege u.s.w. gesucht. Hans Ehlers, Tel. (04741) 8535

Zur Messe Sinsheim 7.-11.3. Übernachtungsmöglichkeit, auch privat, gesucht von Uhlmann-Modelltechnik, Trebeweg 11, 01324 Dresden, Tel. 0351/376471, Fax 0351/375222 **G**

So bestellen Sie ältere Hefte



Sie können frühere Ausgaben des MODELLEISENBAHNER ab August 1993 zum Einzelpreis von jeweils 5,- DM inkl. Portokosten nachbestellen. Coupon unten ausfüllen, in Briefumschlag stecken, Verrechnungsscheck (Euroscheck) oder Barbetrag beilegen und an den Verlag schicken.



Archivieren Sie Ihre Heftsammlung in diesem Schuber aus stabilem Karton. Er wird zusammengefaltet geliefert und kostet nur 12,- DM zuzüglich 3,- DM Versandkosten. In jeden Schuber passen 12 Hefte.

Coupon ausschneiden oder kopieren und zusammen mit Verrechnungsscheck oder Bargeld schicken an:

MODELLEISENBAHNER
Pietsch + Scholten Verlag
Postfach 10 37 43
D-70032 Stuttgart

Bestellcoupon bitte in ausreichend frankierten Briefumschlag stecken

Anzahl	Heft Nr.	Jahrgang	Gesamtpreis
	Schuber	Einzelpreis 12,- DM + 3,- DM Versandkosten	
		Rechnungsbetrag	

Absender

Name ______ Vorname ______

Straße ______ PLZ/Ort ______

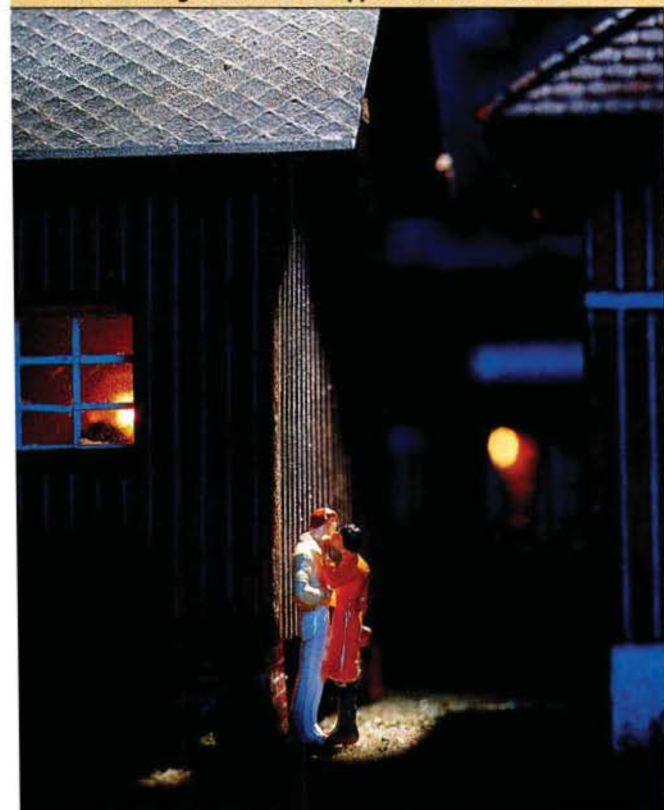
Rechnungsbetrag liegt bei in ☐ bar ☐ als Scheck

Bin Abonnent ☐ ja ☐ nein

Datum/Unterschrift ______

Die III K stammt von Bemo, die Wagen stellt Technomodell her, Kutsche und Figuren kommen von Preiser.

Hans im Glück: Die beiden Preiser-Figuren stehen zwischen den selbstgebastelten Schuppen des Bahnhofs.



Hans im Glück

Fahrzeugmodelle aus unterschiedlichen Epochen müssen kein einsames Vitrinen-Dasein fristen: Auf einem passenden Diorama werden sie zum Mittelpunkt lebendiger Eisenbahngeschichte.

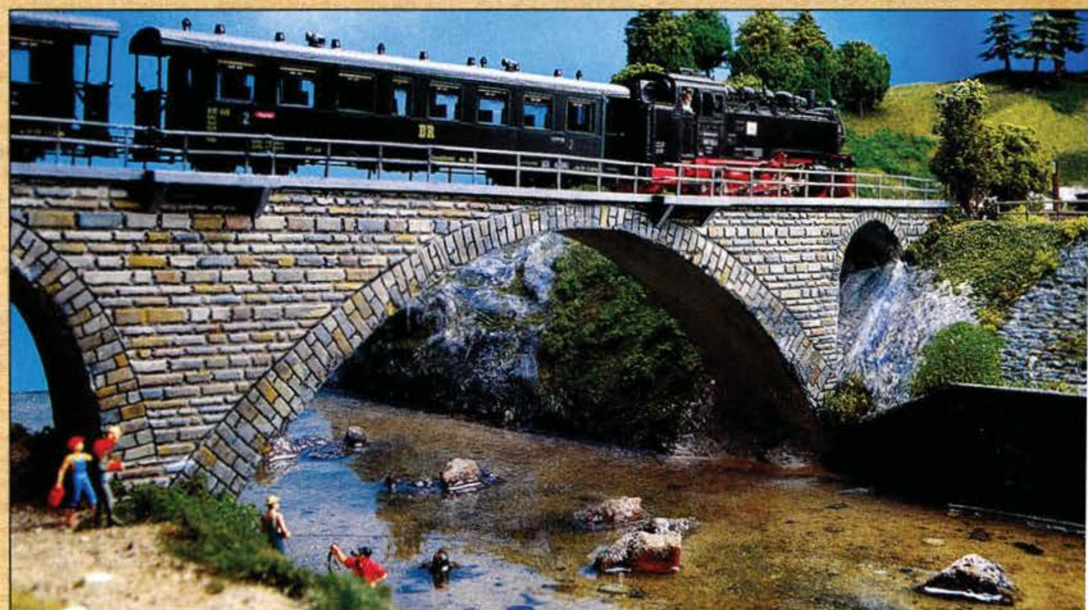
„**Modellbahn-Anlagen** sollten sich in jeder Hinsicht einer bestimmten Epoche zuordnen lassen" schrieb Günter Fromm in seinem Buch „Modellbahn-Anlagen" aus dem transpress-Verlag. Viele Modellbahner sammeln Lokomotiven und Wagen aus recht unterschiedlichen Epochen. Streng genommen, verbietet es sich, sie auf der selben Anlage einzusetzen: Die T 3 zum Beispiel paßt nicht zur E-Lok der Baureihe 120.

Weitere Konsequenz: Wer Modellbahnbetrieb mit historischen Fahrzeugen gestaltet, muß natürlich auch seine Anlage dem jeweils gewünschten



Der Unfall auf der Landstraße: Die Szene aus den fünfziger Jahren entstand mit einem Fahrzeug von Herpa.

Die Einheitslok ist ein Modell aus einem Bemo-Bausatz. Die vierachsigen Wagen stellt Technomodell in Dresden her.



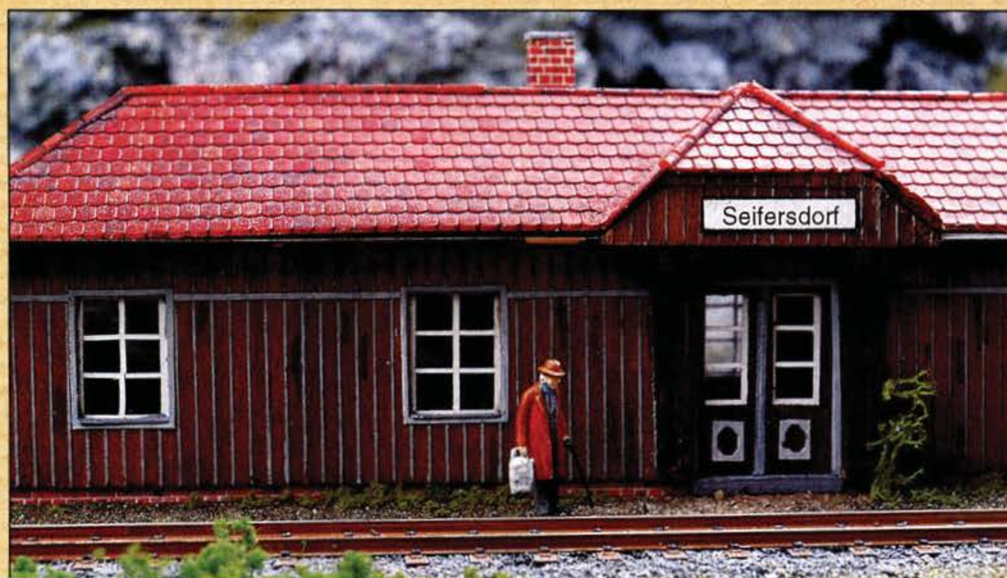
Fahrzeugeinsatz anpassen. Das gelingt, wenn man Gebäude, Gleise und ganze Bahnhofs-Areale möglichst zeitneutral gestaltet, so daß durch den Wechsel einiger Ausstattungsgegenstände die Epoche entsteht, die wirklich zu den Fahrzeugmodellen paßt.

Modellbahner mit Ost-Vorbildern haben es da leichter. Jahrzehntelang besaß die Reichsbahn nicht das nötige Geld, sämtliche Bahnhöfe durchgehend zu modernisieren. So behielten viele Stationen, mehr zufällig als gewollt, ihr historisches Outfit. Der detaillierte Nachbau eines Bahnhofs der Reichsbahn erlaubt es deshalb, mit wenigen Handgriffen verschiedene Epochen in Szene zu setzen.

Das Diorama des sächsischen Schmalspur-Bahnhofs Seifersdorf an der Strecke Freital-Hainsberg - Kipsdorf drängt sich förmlich auf, Zeitreisen in die Vergangenheit zu unternehmen. Welche Gestaltungsmöglichkeiten sich dabei bieten, zeigt die - natürlich fiktive - Geschichte eines alten Seifersdorfer Eisenbahners, der seiner langjährigen Arbeitsstelle einen Besuch abstattet.

„Endlich frische Luft!“ Aufatmend tritt Hans Dreilich vor die Tür und entflieht der zweifelhaften Gemütlichkeit des Kaffeekränzchens. „Ich gehe mal zum Bahnhof“, ruft er seiner verständnisvoll nickenden Gattin zu. Unterwegs erinnert sich Dreilich an seinen Vater. Der alte Dreilich legte Wert auf akkurate Manieren. Einmal, es mag 1925 gewesen sein, drängte der korrekte Bahnbeamte besonders energisch: Ein Sonderzug sollte nach Kipsdorf fahren. In Seifersdorf stieg der Landrat zu. Vater Dreilich, samt Familie zur Mitfahrt eingeladen, hielt es für ein unziemliches Verhalten, erst nach dem Landrat auf der Station einzutreffen. Doch Sohn Hans interessierte das wohlwollende Nicken des hohen Herrn nicht. Ihn reizte die Lokomotive der Gattung III K. Ein letztes Mal sollte das Wakkellieschen, wie sie die Maschine mit dem schlingernden Stütztender-Heck nannten, nach Kipsdorf fahren. Wie erhofft, traf Familie Dreilich vor dem Landrat auf dem Bahnhof ein. Kurz darauf kam eine Kutsche mit der Lokalprominenz an. Und während sich der Lokführer über den angesäuselten Landrat amüsierte, studierte der junge Dreilich, nun ganz Hans im Glück, das verwickelte Triebwerk der III K.

Diese Phantasie-Szene entstand mit dem Modell der III K von Bemo. Das Fertigmodell hat die Katalog-Nummer 1003 891. Versierte Bastler kommen auch mit dem Bausatz klar, den Bemo mit der Kata-



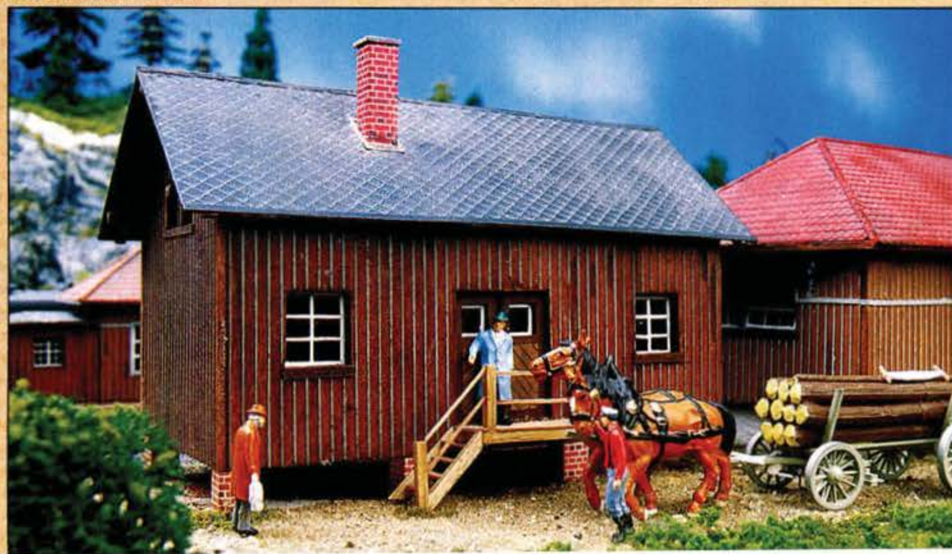
Nachdenklich steht der alte Hans Dreilich auf dem Bahnhof. Seit über 50 Jahren hat sich hier kaum etwas verändert.

Die III K aus dem Hause Bemo, die Kühe samt Kuhfladen und das Gespann von Preiser erlauben eine Zeitreise zurück ins Seifersdorf der zwanziger Jahre.

log-Nummer 1003 800 liefert. Die zweiachsigen Personenwagen der ehemaligen Königlich-Sächsischen Staatsbahn bietet die Firma Technomodell an. Wer die Epoche III gestaltet, wählt die Ausführung mit der Bestell-Nummer 2281. Die Version mit drei schmalen Fenstern im Grün der Epoche II gibt es unter der Nummer 2201 oder in ockerbraun mit der Nummer 2202. Abwechslung in das Zugbild bringt der Wagen mit den fünf breiten Fenstern: In Grün trägt er die Bestell-Nummer 2203, die braune Version hält Technomodell unter der Bestell-Nummer 2202 bereit. Komplett ist der Schmalspurtrain jedoch erst, wenn Post- und Packwagen mitrollen. Den Postwagen kann man unter der Nummer 3203 bestellen, den Packwagen unter 3201. Die historisch passenden Figuren samt Kutsche stammen von Preiser.

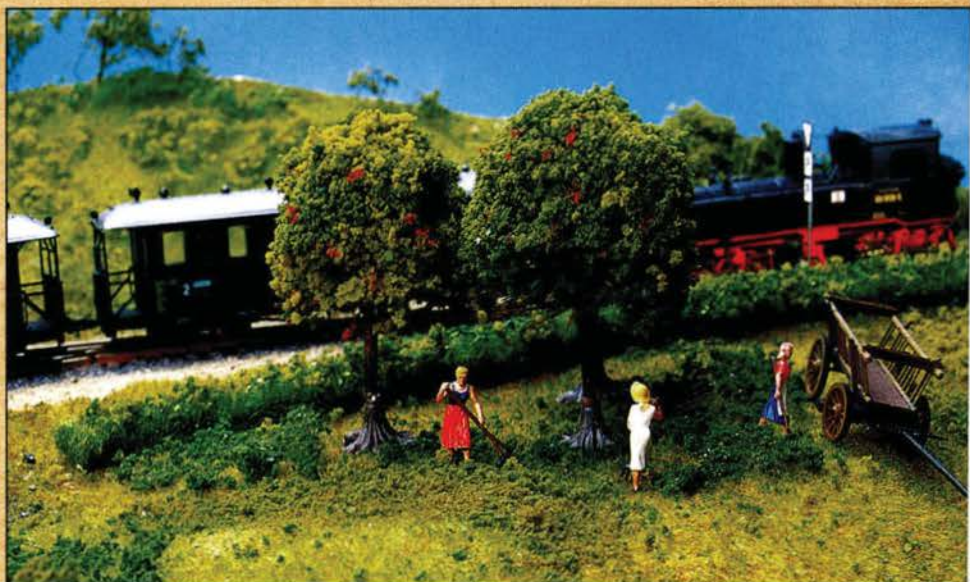
Der laute Pfiff der 99er Einheitslok auf dem Viadukt reißt Hans Dreilich aus seinen Gedanken. Die große Maschine löste vor Jahren die IV K ab. Manche Eisenbahner nennen sie auch VII K, obwohl die Lok nie eine sächsische Bezeichnung erhielt. Heute besteht der Zug aus Personenwagen der Einheitsbauart. Seit 1929 rollen die langen Vierachser mit der Gattungsbezeichnung C 4 (nach 1945 auch B 4) über die sächsischen 750-Millimeter-Strecken. Als begeisterter Modellbahner besitzt Hans Dreilich ausgezeichnete Modelle dieser Fahrzeuge: Die Lokomotive erhielt er als Fertigmodell unter der Katalog-Num-

Gegenwart in Seifersdorf: Das Haflinger-Gespann vor dem Holzfuhrwerk von Preiser deutet ökobewußte Forstwirtschaft an.





Zeitneutrale Szene: Preiser-Angler auf Forellenfang in der Weißeritz. Der Angelkahn entstand am Basteltisch.



Die Lok der Gattung IV K hat Vierachser von Technomodell am Haken. Leute und Leiterwagen kommen von Preiser.

mer 1008 861 von Bemo. Ein zweites Modell des E-Kupplers soll aus dem Bemo-Bausatz mit der Katalog-Nummer 1008 810 entstehen. Die Personenwagen im klassischen DR-Grün mit gelb/weißer Beschriftung und dunkelgrauem Dach fertigt Technomodell für die Epoche III mit der Bestell-Nummer 2407. Den dazu passenden Packwagen gibt es unter der Nummer 3403.

Bei seinem Spaziergang über das Bahnhofsgelände kommt Hans Dreilich auch an der alten Kuhweide vorbei. Oft, wenn er sich als Hütejunge ein paar Groschen verdiente, bewunderte Hans die III K beim Rangieren. Seine Kindheitserinnerung kann er heute problemlos nachgestalten: Die III K von Bemo besitzt Dreilich bereits, und passende O-Wagen liefert Technomodell. Die Zweiachser tragen die Bestell-Nummer 4201, die Vierachser sind unter der Nummer 4401 zu haben. Die Kühe und das Pferdegespann kommen von Preiser.

Im Gegensatz zur III K gehörte die IV K zum Alltag im Leben des Eisenbahners. Die Lok auf dem Seifersdorfer Diorama entstand aus einem Model-Loco-Bausatz (Vertrieb Schüler). Techno-Modell hat die IV K inzwischen auch im Programm. Die Personenwagen mit den abgerundeten Dachenden haben sächsische Vorbilder. Technomodell bietet sie mit Holzverkleidung (Bestell-Nummer 2411) und als Reichsbahn-Wagen mit Blechverkleidung (Bestell-Nummern 2406, 2412 und 2492) an. Dazu paßt der Zugführerwagen mit der Bestell-Nummer 3402.

„Hallo Hans“, begrüßt der Streckenmeister Rutscher seinen ehemaligen Kollegen aus der Reichsbahn-Zeit. Wie Rutscher berichtet, löst die Bahn das Lager mit den Oberbau-Teilen auf. Die Gleise drei und vier sollen abgebaut werden. Nur das Diorama im Maßstab 1 : 87 erinnert dann noch an die große Zeit des einstigen sächsischen Schmalspurbahnhofs Seifersdorf.

Georg Kerber

Das Wechselspiel

Mit der Geschichte vom Hans im Glück endet der Werkstatt-Bericht über den Nachbau des sächsischen Schmalspurbahnhofs Seifersdorf an der Strecke Freital-Hainsberg – Kipsdorf im Erzgebirge. Schon der erste Artikel im MODELLEISENBAHNER 2/95 wies nach, daß sich die Gebäude der kleinen Station seit der Streckeneröffnung kaum veränderten und zu Recht unter Denkmalschutz stehen. Da das fertige H0e-Diorama die Seifersdorfer Situation detailgetreu widerspiegelt, lassen sich historische Szenen aus den unterschiedlichsten Epochen nachbilden. Am Beginn dieses Wechselspiels könnte die feierliche Eröffnung der Station im November 1882 stehen. Vor dem ersten Zug fährt dann eine Lok der Gattung I K, wie sie in original-sächsischer Lackierung die Firma Technomodell unter der Bestell-Nummer 1301 liefert. Als Wagen dienen zweiachsige Oberlichter mit den Bestell-Nummern 2201 bis 2204. Sobald die Reichsbahn-Rekoversion der sächsischen VI K von Bemo zur Verfügung steht, läßt sich fast die gesamte Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen dokumentieren.



Preiser-Bahnarbeiter lösen das Materiallager der Bahnmeisterei auf. Der Schienenstapel wurde selbst gebastelt.

Für das Modell des Stellwerks Ms der Westfälischen Landeseisenbahn wählte Friedrich Risse einen weiß/grauen Anstrich.

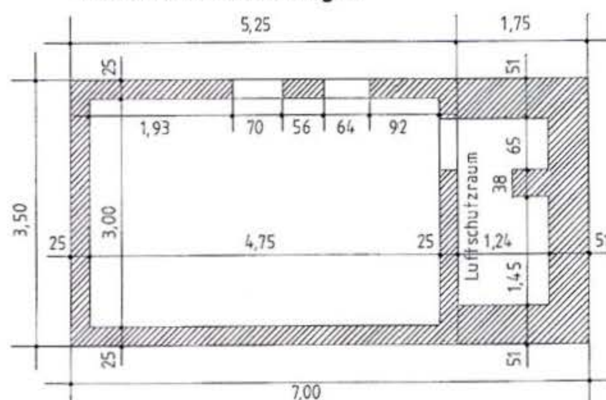
Die einfache Bauweise des mechanischen Stellwerks einer Privatbahn reizte Friedrich Risse zum Nachbau im Maßstab 1 : 22,5.

Drahtzieher

Das frühere Stellwerk Ms der Westfälischen Landeseisenbahn WLE befand sich am Südkopf des Güterbahnhofs Münster-Ost. Ein Fahrdienstleiter bediente von hier aus die Weichen sowie die Ein- und Ausfahrsignale. Außerdem koordinierte er die Bedienungsfahrten von Rangierabteilungen der Bundesbahn zum Hafen I mit den Zug- und Rangierfahrten der WLE zum Hauptbahnhof von Münster. Aus Sicherheitsgründen richtete die WLE in Abstimmung mit der Bundesbahn ein Blocksystem ein. Nachdem die Landeseisenbahn 1975 den Reiseverkehr einstellte und der Güterverkehr zurückging, verlor das WLE-Stellwerk Ms seine einstige Bedeutung. Beide Bahnverwaltungen bauten ihre Gleise zurück und stellten die verbliebenen, drahtgezogenen Weichen von der Fernbedienung auf Handbetrieb um. Nach der Übergabe einer neuen Industriestraße und eines Anschlußgleises zum Hafen I brach man das Stellwerk Ms im Frühjahr 1981 ab.

Das kleine Stellwerk kommt in seiner schlichten, einfachen Bauweise vor allem Modellbau-Einsteigern entgegen. Das Modell eignet sich gut für das beliebte Thema Hauptbahn mit Anschlußbahnhof einer privaten Neben- oder Kleinbahn. Die Zeichnungen entstanden nach Originalplänen. Sie zeigen das Gebäude in seinem ursprünglichen Zustand. Der massiv gemauerte Sockel wurde mit Rauhputz versehen. Der obere Teil mit dem Stellhebelraum für die Weichen und Signale bestand aus einfach gehaltenem Fachwerk mit sauber ausgemauerten und sorgsam verputzten Gefachen. Der kleine Bau trug ein

Durch seine geringe Grundfläche eignet sich das Gebäude auch zur Ergänzung bestehender Modellbahn-Anlagen.





Die Rückseite zeigt separate Eingänge zum Dienstraum und zum Spannraum für die Drahtzüge.



Wer perfekten Modellbau anstrebt, sollte auch die Balkenköpfe der Dachsparren nicht vergessen.

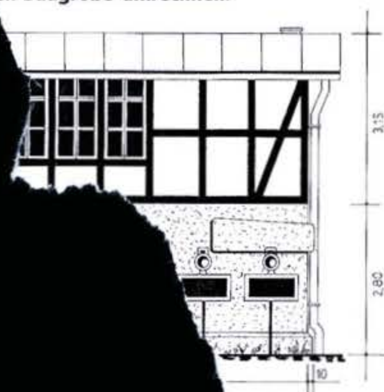
flaches Spitzdach, das man anfangs mit schwarzer Teerpappe eindeckte. Kurz nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges installierte die Bahnverwaltung einen Luftschutzraum. Zu diesem Zeitpunkt verschwanden die Ständer, Riegel und Streben des Fachwerks unter Putz. Im letzten Bauzustand trug das Stellwerk einen schmierig-grau wirkenden Farbton und ein Dach aus Eternitplatten.

Das Modell im Maßstab 1:22,5 fand auf einer großen LGB-Anlage Platz. Doch auch in kleineren Maßstäben dürfte der Nachbau reizvoll sein. Die Vorder- und Seitenwände tehen aus 16 Millimeter ken Spanplatten. Mit Hil- einer Laubsäge werden die Öffnungen für die Fenster und Türen ausgeschnitten. Anschließend verleimt man die vier Seitenwände stumpf miteinander. Dabei empfiehlt es sich, die längeren Wände der Vorder- und Rückseite an den Giebeln leicht überstehen zu lassen. Kleine Senkkopfnägel an allen vier Stoßkanten verleihen zusätzliche Stabilität. Holzkitt kaschiert die Stellen, an denen sie eingeschlagen werden. Hat der Kleber abgebunden, feilt man die überstehenden Kanten vorsichtig ab und nivelliert Unebenheiten mit Holzkitt oder Spachtelmasse. Nach dem Aushärten folgt ein letzter Schliff mit feinem Sandpapier. Auf diese Weise entstehen exakt rechtwinklige, sauber wirkende Kanten.

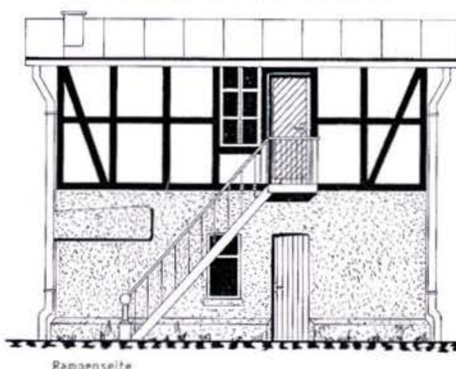
Auf den unteren Teil der Wände, die den Spannraum des mechanischen Stellwerks umschließen, wird per Spachtel Gips oder Moltofill als Putz-Imitation rauh aufgetragen. Türen und Fensterrahmen sägt man aus zwei Millimeter dickem Sperrholz aus. Für die Glasscheiben eignet sich durchsichtiger, aber nicht zu dünner Kunststoff. Wer Dachpfannen bevorzugt, fertigt sie einzeln aus stabilem Karton an und leimt sie Stück für Stück auf die vorbereitete Schrägfläche. Für ihren Anstrich eignen sich Farbtöne von klassischem Ziegelrot bis zu dunklem Braun. Für ein Dach aus Teerpappe genügen stabile Kartonflächen mit einem sattschwarzen Anstrich.

Die Ständer, Streben und Riegel des Fachwerks müssen einzeln ausgeschnitten und dunkelbraun oder schwarz gestrichen werden, bevor man sie exakt nach Zeichnung aufklebt. Natürlich kann man die Balken auch mit Lineal und Bleistift auf die jeweilige Wand zeichnen und sie anschließend mit schwarzer Farbe ausmalen. Die Treppe entsteht entweder aus einzeln zugeschnittenen und miteinander verleimten Sperrholzteilen oder aus Pappe. Als Geländer eignet sich entsprechend gebogener Schweißdraht. Giebelleisten und Sparrenköpfe sägt man aus zwei Millimeter starkem Sperrholz aus und klebt sie unter das fertig aufgesetzte Dach.

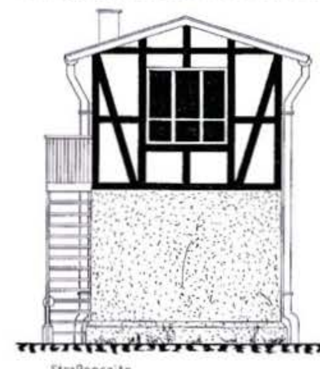
Friedrich Risse



Stellwerk Ms von der Gleisseite: Die ebenen Originalmaße muß man je dell-Baugröße umrechnen.



Auch der Anstiegwinkel der Treppe zum Obergeschoß entspricht exakt dem Vorbild und kann direkt übernommen werden.



Die Fachwerkbalken sollte man entweder aufkleben oder auf die weiß grundierten Wände malen.

Fotos und Zeichnungen: Risse

Eisenbahn-Faszination Öste

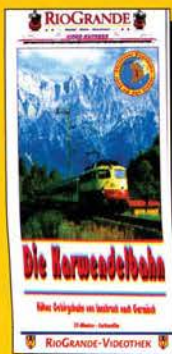
trans press



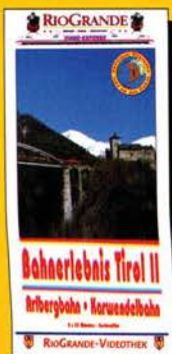
Die Tauernbahn
Die Alpen-Gebirgsbahn von Salzburg über die Tauernrampe, durch das Gasteiner- und Mölltal bis nach Klagenfurt. (53 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72100**



Die Arlbergbahn
Eine erlebnisreiche Bahnreise von Bludenz nach Landeck, mit vielen spektakulären Helikopter-Aufnahmen. (50 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72101**



Die Karwendelbahn
Kühne Gebirgsbahn von Innsbruck durchs Inntal mit 36,5 Promille Steigung über Seefeld und Mittenwald nach Garmisch. (50 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72102**



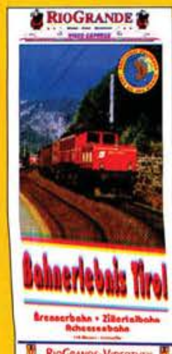
Bahnerlebnis Tirol 2: Arlbergbahn / Karwendelbahn
Auf zwei berühmten Strecken: Vorarlberg – Tirol und Innsbruck – Garmisch. (Doppelkass. 2x50 min.)
DM/sFr 59,90/öS 539,–
Bestell-Nr. **72103**



Zillertal- und Achenseebahn
Durchs schöne Zillertal von Jenbach nach Mayerhofen und mit viel Dampfromantik am Achensee in Tirol. (51 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72104**



Die Brennerbahn
Ein eindrucksvolles Streckenporträt dieser berühmten Transit-Gebirgsbahn: unterwegs von Innsbruck nach Bozen. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72105**



Bahnerlebnis Tirol 1: Zillertal-, Achensee-, Brennerbahn
Von Innsbruck nach Bozen und von Mayrhofen zum Achensee. (Doppelkassette 51/55 min.)
DM/sFr 59,90/öS 539,–
Bestell-Nr. **72106**

100 Jahre Schmalspurbahnen in Österreich
Jubiläum 1989 in St. Pölten: Von der 100jährigen Krauss-Lok bis zum Dieseltriebwagen. (40 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72077**

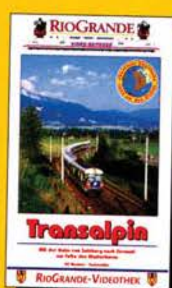
Als klassisches Urlaubsland bietet Österreich neben reizvollen Feriengebieten auch eine Fülle klassischer Bahnen und Bahnstrecken, faszinierend für jeden Eisenbahnfreund. Mit Gebirgsbahnen auf kühnen Brücken über spektakuläre Schluchten, auf verträumten Bummel-Touren mit Museums-Zügen durch romantische Alpentäler – mit unseren RIO-GRANDE-Videos werden Urlaubs- und Eisenbahnträume wahr – zuhause, in Ihrem Wohnzimmer!



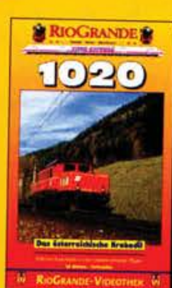
Die ÖBB heute
Von Salzburg durch das romantische Salzachtal über Zell am See und Kitzbühel in die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck. (40 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72078**



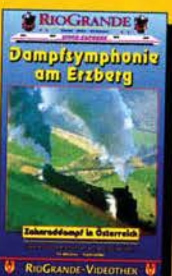
Die Mariazellerbahn
Eine romantische Bahnfahrt von St. Pölten zum Urlaubsort Mariazell mit der elektrischen Schmalspur-Gebirgsbahn. (35 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72079**



Transalpin
Von Salzburg nach Zermatt – der Renommierzug der ÖBB auf einer begeisternden Fahrt über die schönsten Alpenbahnen. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72132**



1020
Das österreichische Krokodil – ein eindrucksvolles Porträt dieser Lok auf besonders reizvollen Gebirgsstrecken. (55 min.)
DM/sFr 49,90/öS 449,–
Bestell-Nr. **72076**



Dampfsymphonie am Erzberg
Zahnraddampf in Österreich: Mit den Reihen 97 und 197 vor schweren Erzzügen am Präbichl-Paß in den 70er Jahren. (55 min.)
DM/sFr 49,90/öS 449,–
Bestell-Nr. **72125**



Österreichische Ferienbahnen 1
Erlebnisreiche Fahrten mit idyllischen Lokalbahnen im Salzburger Land durch landschaftlich reizvolle Gegenden. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72134**



Österreichische Ferienbahnen 2
Die Krimmler Bahn: Komfortable und romantische Dampfbummelzüge und die einmaligen Schönheiten der Region. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72135**

Ob mächtige, dampfspeiende Güterzug-Loks, fauchende Schnellzug-Dampflokomotiven oder imposante Ellok-Riesen – der Faszination Eisenbahn erliegen wir immer wieder. Erleben und genießen Sie in einmalig schönen Aufnahmen von Loks und Wagen, außergewöhnlichen Bahnen und spektakulären Zügen in ihrer natürlichen Umgebung und auf herrlichen Strecken. Die RIO-GRANDE-Eisenbahn-Videos bieten Ihnen Eisenbahn-Erlebnisse in höchster Qu – zu sagenhaft günstigen Preisen. Rund 150 Eisenbahn-Videos sind zur Zeit lieferbar – fordern Sie das ausführliche Ge programm an!

Fehlt die Bestellkarte

dann war schon jemand schneller a Sie brauchen auf Ihr Lieblings-Vi verzichten – bitte senden Sie Ih einfach an:

Motorbuch-Versand
Postfach 10 37 43 · 70032 St
oder rufen Sie uns an:
Telefon 0711 - 2 10 80 65
ab 18.00 Uhr meldet sich unser
Oder senden Si
07 11 - 2 10

Bitte geber
ständige
an – geg
nur Vor
Versa
Für B
Inla
Ver

reich • Schweiz • Italien • USA

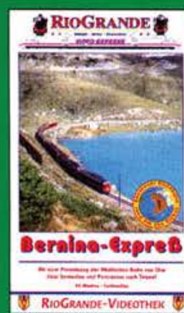






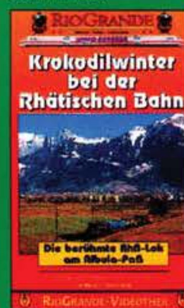


Glacier-Express
Mit dem langsamsten Schnellzug der Welt von St. Moritz nach Zermatt: 290 Kilometer mit 291 Brücken und 91 Tunnels. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72098**



Bernina-Express
Mit dem Paradezug der Rhätischen Bahn von Chur über den Albula-Paß nach Samedan, Pontresina und nach Tirano. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72099**





Die Schweiz, das Matterhorn, Furka, Albula, Glacier-Express – wer gerät bei diesen Superlativen nicht ins Schwärmen? Durch eindrucksvolle Gebirgslandschaften mit unzähligen Brücken und Tunnels führen die schönsten Bahnen der Schweiz. Ein paar Bahnkilometer südlicher geht es weiter durch Südtirol zur italienischen Stiefelspitze bis nach Sizilien. Und wer es noch gewaltiger wünscht: Die USA hat hierzu viel zu bieten. RIO-GRANDE-Videos machen alles möglich!

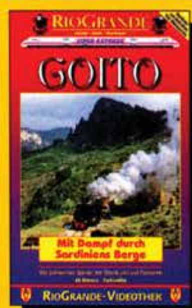
Brig – Visp – Zermatt
Krokodile am Matterhorn, vom Rhonetal nach Zermatt – mit urigen und markanten Loks aus den dreißiger Jahren. (45 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72107**

Bergsteiger auf schmaler Spur
Die berühmte HGe 4/4 I der Furka-Oberalp-Bahn in kühner Linienführung – Erlebnis Eisenbahn in den Schweizer Alpen. (58 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72080**

Rhätisches Raritätenkabinett
Eisenbahn im schweizerischen Graubünden in spektakulärer Landschaft: die RhB heute, in den 60er und 70er Jahren. (55 min.)
DM/sFr 49,90/öS 449,–
Bestell-Nr. **72121**

Krokodilwinter bei der Rhätischen Bahn
Mit der berühmten RhB-Lok am Albula-Paß – Sonne und Schnee in Graubünden. (38 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72145**

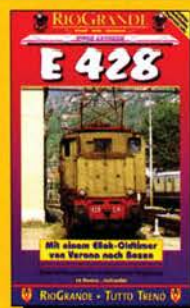




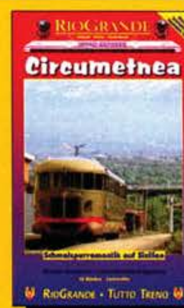
GOITO
Mit Dampf durch Sardiniens Berge auf herrlich romantischen Strecken zwischen Cagliari, Mandas und Arbatax. (58 min.)
DM/sFr 49,90/öS 449,–
Bestell-Nr. **72090**



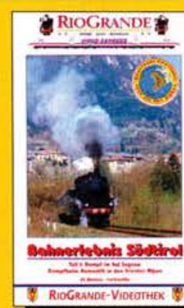
E 626
Mit dem italienischen Krokodil E 626 197 im Güterzugdienst auf der herrlichen Strecke durch das Südtiroler Pustertal. (50 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72091**



E 428
Mit dem letzten noch betriebsfähigen Ellok-Oldtimer-Koloß 2'Do2' E 428 014 der Staatsbahn FS von Verona nach Bozen. (58 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72094**

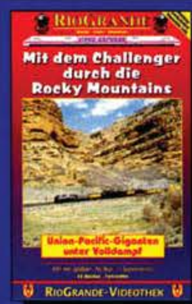


Circumetnea
Schmalspurromantik auf Sizilien: Eine Umrundung des Ätna mit einem alten Fiat-Triebwagen aus dem Jahr 1937. (50 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72095**

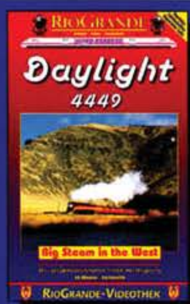


Bahnerlebnis Südtirol 1
Dampf im Val Sugana: Mit einer 80 Jahre alten Dampflok in den Trientiner Alpen und durch den Südtiroler Raum. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72136**

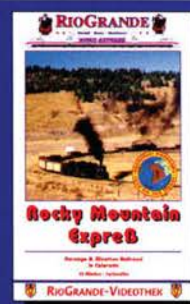




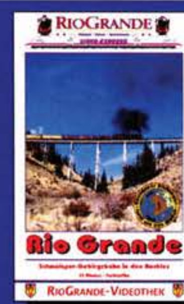
Mit dem Challenger durch die Rocky Mountains
Union-Pacific-Giganten unter Volldampf – mit der großen »Railfair« in Sacramento. (55 min.)
DM/sFr 59,90/öS 539,–
Bestell-Nr. **72084**



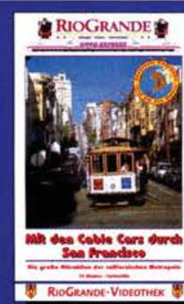
Daylight 4449
Big Steam in the West bei Seattle: Mit viel Western-Atmosphäre und tollen Szenen in einer grandiosen Gebirgsgegend. (53 min.)
DM/sFr 59,90/öS 539,–
Bestell-Nr. **72085**



Rocky Mountain Express
Durango & Siverton Railroad in Colorado: Mit dem fast 100jährigen Dampfexpress in atemberaubender Landschaft. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72097**



Rio Grande
D&RGW-Schmalspur-Gebirgsbahn in den Rockies am spektakulären Cumbres-Paß zwischen Chama und Antonito. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72108**



Mit den Cable Cars durch San Francisco
Urige Cable Cars, die noch auf zwei Linien durch die bergigen Stadtteile schaukeln. (55 min.)
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Bestell-Nr. **72133**

BASTELTIPS: Steinbogenbrücke ■ Sägehilfe ■ Weichenantrieb ■ Bahnhofsleuchte

Eine Steinbogenbrücke ziert Garten und Gartenbahn. Wie sie entsteht, beschreibt Siegfried Bergelt.

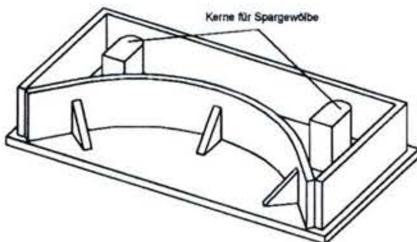
Beton-Bogen

■ Wenn ein Gartenbahner eine Steinbogenbrücke in die freie Natur stellen will, hat er es deutlich schwerer als der Kollege im warmen Modellbahnzimmer. Denn als Baumaterial dient handelsüblicher Beton.

Bevor man diesen nach Herstellerangaben anrührt, muß der Formkasten fertig sein. Dieser besteht aus einem stabilen Holzrahmen, einem Hartfaserstreifen für den Bogen und Kernen für das Spargewölbe. Einige Holzklötzchen halten den Hartfaserstreifen in der richtigen Form. Damit die Brücke den harten, täglichen Betriebseinsatz übersteht, legt man bei halber Betonfüllung je zwei Eisenstäbe parallel zu Fahrbahn und Bogen. Nach zwei Tagen ist der nächste Arbeitsschritt fällig: Die Fugen werden mit einem Nagel in den Beton geritzt. Zwei weitere Tage vergehen, bis der Beton ausgehärtet ist. Jetzt steht dem Gartenbahneinsatz nichts mehr im Wege.

Wer noch eine Fahrbahn auf der Brücke haben will, muß sie in der gewünschten Größe Einschalen und Ausbetonieren. Das Geländer besteht aus einigen Schieferriemchen, die auch dem Zusammenstoß mit einer Schneeschaufel standhalten sollen.

Siegfried Bergelt/le



Ein stabiler Holzkasten bringt den Beton in die gewünschte Form.



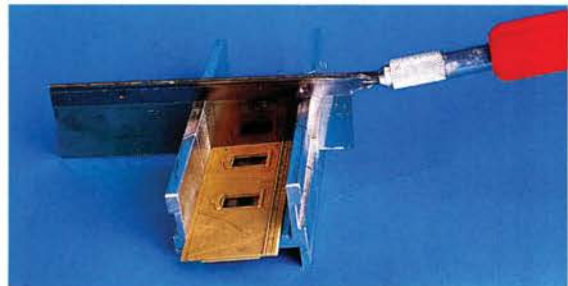
Die wuchtige Bogenbrücke überspannt einen Einschnitt im heimischen Garten.

Den neuen Bahnhof umzubauen ist problemlos. Doch wehe, wenn die erste Wand schräg abgeschnitten wurde.

Lehrstück

■ Trotz der Vielfalt von Industriemodellen wagen sich immer mehr Modellbahner an Um- und Selbstbau von Gebäuden. Dabei ist sehr oft ein gerader, sauberer Schnitt nötig. Eine Gehrungslade mit passender Säge kann dabei gute Dienste leisten. Diese Hilfsmittel gibt es in verschiedenen Ausführungen in jedem Baumarkt. Mit einer solchen Sägelehre sind rechtwinklige und 45-Grad-Schnitte ohne großen Aufwand möglich. Man sollte nur darauf achten, daß die Mauerteile fest in der Lade liegen. So macht der Gebäudeselbstbau noch mehr Spaß.

Rainer Albrecht/le



Eine einfache Gehrungslade mit Säge oder Schneidmesser ermöglicht gerade Schnitte.

Weichenantriebe unterflur? – Mit einem einfachen Relais läßt sich so manches Problem dieser Art lösen.

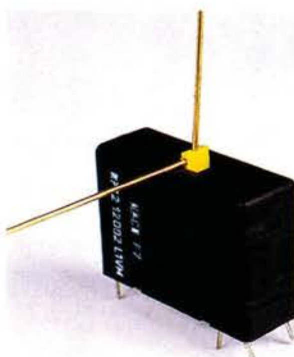
Antriebsart

■ Die bekannten Großserienantriebe für Weichen sind zwar einfach zu montieren, aber dafür nicht gerade schön. Für den Unterflureinsatz müssen oft teure Zurüstsätze oder separate Antriebe gekauft werden. Ein billiger, zuverlässiger und kleiner Weichenantrieb kommt aus dem Elektronikzubehör: Das Kaco Relais RP 10, erhältlich unter der Bestellnummer 504840 bei Conrad-Electronic, 92240 Hirschau, eignet sich für diesen Zweck.

Ein besonderes Merkmal dieses Relais ist der Handstellhebel. Der Stellweg des Hebels reicht aus, um die meisten Weichen der Baugröße H0 zu schalten. Entweder bohrt man ein Loch mit dem Durchmesser des Stelldrahtes oder man erhitzt ihn über einer Flamme und drückt ihn in den Kunststoffhebel. Ein Tropfen Sekundenkleber gibt in beiden Fällen den endgültigen Halt. Falls der Stellweg nicht ausreicht, kann der Draht auch von oben eingeklebt und an der passenden Stelle umgebogen werden. Mit einem Streifen Teppichklebeband versehen, findet der kompakte Antrieb unter der Anlagenplatte Halt.

Schalten läßt sich das Relais ganz einfach über Kippschalter oder mit Drucktasten. Über einen der zwei Umschaltkontakte kann ein polarisiertes Herzstück versorgt werden. Sind alle Kabel angelötet und der Stelldraht ausgerichtet, kann der Modellbahner endlich schalten und walten wie er will.

Heinzwerner Ombeck/le



Der senkrechte Draht läßt einen größeren Stellweg zu. Er wird einfach an der passenden Stelle abgebogen.

Sie halten den Einkaufszettel an der Pinwand oder helfen bei der Beleuchtung des Bahnhofes: Kunststoff-Pins.

Leuchtendes Beispiel

Laternen im Bahnhofsbereich sind schöne, aber teure Ausstattungsdetails, die eigentlich auf keiner Anlage fehlen dürfen. Mit geschickten Fingern und den nötigen Utensilien läßt sich die eine oder andere Mark sparen.

Eine gelbe Leuchtdiode mit drei Millimeter Durchmesser, ein Strohhalm, ein Zahnstocher und ein Pin von der obligatorischen Küchen-Pinwand bilden die Grundlage der Bastelei. Die Nadel des Pins wird vorsichtig erwärmt und mit einer Zange aus dem Kunststoff gezogen. Dann spannt man die bunten Köpfe in einen Schraubstock. Ein Loch mit sechs Millimetern Durchmesser in der Mitte bildet das Innere des Lampenschirmes. Zwei weitere Löcher mit einem Millimeter Durchmesser links und rechts davon nehmen die Halterung auf. Die Innenseite des Lampenschirms erhält einen silberfarbigen Anstrich. Mit einer feinen Säge trennt man dann den hinteren Teil des Pins ab und feilt den Grat eben.


Einfacher Aufbau, überzeugendes Ergebnis: Aus einem Kunststoffpin entsteht der Lampenschirm, ein Strohhalm dient als Mast.

Bild: Frank Nitschke

An die Diode lötet der Bastler dünne Kupferlitze an und isoliert sie mit Papier. Die Kabel werden durch einen Strohhalm gezogen, der auf die gewünschte Länge gestutzt wurde. Es empfiehlt sich, das obere Ende des Halms ungefähr 2,5 Millimeter V-förmig einzuschneiden. Der Lampenhalter, aus ein Millimeter starkem Kupferdraht zurechtgebogen, wird zwischen den Diodenanschlüssen durchgesteckt. Zieht man nun die Anschlußdrähte nach unten, drückt die Diode den Haltebügel fest in den Strohhalm. Ein Zahnstocher am unteren Ende des Mastes sorgt dafür, daß die Kabel gespannt bleiben. Nachdem der Lampenschirm aufgeklebt ist, erhält die Lampe einen Anstrich mit mattschwarzer Revell-Farbe. Jetzt noch schnell den Widerstand angelötet und schon kommt etwas Licht ins Dunkel am Modellbahnhof.

Frank Nitschke/le

BASTELTIPS: Eigenbau-Fichten ■ Blaulicht in N ■ Schneepflug in TT

Tannen aus Schnur und Draht? Das klingt nach aufwendigen Einzelstücken, geht aber einfach und schnell.

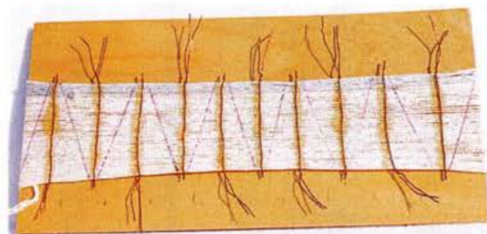
Schnurgerade

■ Flaschenputzer und Kunststofftannen bilden auf vielen Anlagen das Grundgerüst für einen größeren Wald. Trotz der einfachen Ausführung dieser Bäume geht ein solches Waldstück ganz schön ins Geld. Dieses kann man sich ganz einfach sparen.

Ein ungefähr 20 mal 40 Zentimeter großes Sperrholzbrett wird mit Maurerschnur, die aus vier bis fünf Adern besteht, Lage für Lage umwickelt. Die gewünschte Höhe der Bäume bestimmt die Breite der Wicklung. Die Stämme bestehen aus einfachem Blumenbindedraht aus dem Baumarkt. Den in Haarspangenform gebogenen Draht schiebt man mit einer Seite über, mit der anderen unter den Schnüren durch und dreht die Drahtenden zweimal zusammen. Kontaktkleber fixiert die Schnur am zukünftigen Baumstamm. Dieser wird dann mit einer Seite in eine langsamlaufende Bohrmaschine eingespannt, an der anderen Seite mit einer Zange festgehalten und vorsichtig verdrillt. Mit einer Drahtbürste behandelt man die Schnurenden, so daß diese etwas ausfransen. Mit Hilfe einer Schere erhält jeder Baum sein individuelles Aussehen. Dunkelgrüne, stark verdünnte Latex-Farbe hält das Streumaterial auf den Ästen. Gut 20 Bäume lassen sich aus einer Wicklung herstellen. Da darf sich der Preiser-Förster auf einen schönen Wald freuen. *Rudolf Schreiber/le*



Individuell zurechtgestutzt wirken diese Tannen besser als viele Industrieprodukte.



Die Kupferdrahtstämme sind mit Kontaktkleber an den Schnüren befestigt.

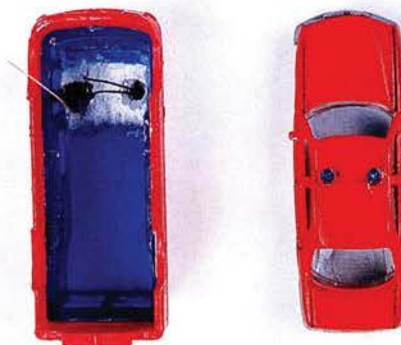
Bilder: Rudolf Schreiber

Microglühlampen, Werkzeug und eine gute Idee bringen Licht unter die Floriansjünger auf der heimischen N-Anlage.

Blaulicht

■ Wenn die Feuerwehr mit allem Tatü-tata das Stadtbild auflockern soll, dürfen die blauen Blinklichter natürlich nicht fehlen. Mit Micro-Lampen von Conrad-Electronic, 92240 Hirschau, blauem Glühlampenlack und der normalen Bastlerausrüstung läßt sich diese Vorgabe verwirklichen.

Zuerst zerlegt man vorsichtig das Fahrzeug und entfernt die Blaulichtattrappen. Je nach Automodell müssen noch Löcher mit zwei Millimetern Durchmesser in den Klarsichteinsatz gebohrt werden. Mehrmaliges Streichen der Dachinnenseite soll verhindern, daß Licht durchscheinen kann. Mit einer Taschenlampe läßt sich dies leicht kontrollieren. Jetzt kommen die feinen Glühlämpchen an die Reihe: Sie werden von innen durch die Öffnungen geschoben und mit Plastik- oder Sekundenkleber entsprechend befestigt. Nach dem Aushärten des Klebers erhalten die Lämpchen außerhalb des Daches einen Anstrich mit blauer Glühlampenfarbe und innerhalb mit schwarzem Lack. Bei der Glühlampenfarbe ist zudem Vorsicht geboten: Lieber nochmal nachstreichen als einmal zu dick auftragen. Jetzt steht noch der Zusammenbau bevor, der mit einigen Tropfen Plastikkleber kein Problem darstellt. Der Anschluß an einen Wechselblinker ist der letzte Arbeitsschritt. Ein Widerstand sorgt dafür, daß die Lampe nicht zuviel Spannung abbekommt. So wird das Spektakel „Feuerwehreinsatz" optisch unterstützt. *Hans-Joachim Pescht/le*



Links ist das Innenleben der Beleuchtung zu erkennen, rechts die fertigen Blaulichter des Einsatzfahrzeuges.

Wenn es Winter wird auf der Anlage, müssen TT-Bahner passen – oder den Tip von Sebastian Koch beherzigen.

Neuschnee

■ Modellbahner, die einen Schneepflug über ihre TT-Gleise schicken wollen, können nur auf Eigenbau-Produkte zurückgreifen. Doch keine Angst, ohne großen Aufwand entsteht aus einem ausrangierten Tender der Baureihe 35.10 der Berliner TT-Bahnen ein einfacher und preisgünstiger Schneeräumer.

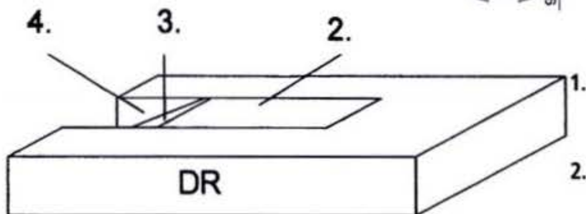
Als erstes muß der Tender seine Innereien abgeben, alle Teile der Stromabnahme wandern in die Bastelkiste. Auch der komplette Kohlenkasten muß weichen, die Wasserkastendeckel an der Tenderoberfläche fallen dem Schleif-

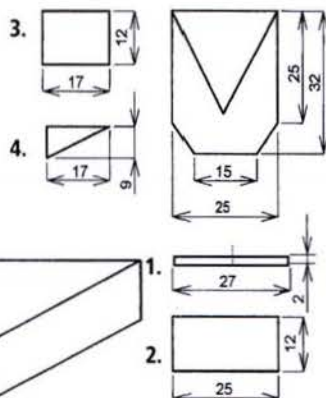
Die gelbe Lackierung verleiht dem Schneepflug das typische Aussehen.



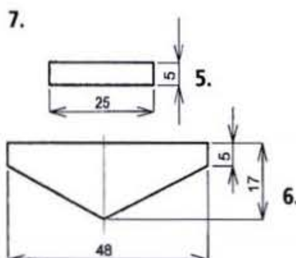
Bild: Sebastian Koch

Die Teile 2, 3 und 4 werden mit Polystyrolkleber in den Ausschnitt des BTTB-Tendergehäuses eingeklebt.





Zeichnung: Sebastian Koch



Die Maße der benötigten Bauteile entsprechen dem Maßstab 1 : 120.

papier zum Opfer. Die Teile 2, 3 und 4 lassen sich aus einer Kunststoffplatte anfertigen, die sich in jeder Bastelkiste findet. Mit einigen Tropfen Polystyrolkleber setzt man die Teile in den Tenderausschnitt ein. Teil 1 besteht aus einem in der Mitte gebogenen Messingblech, es stellt die Halterung für das dritte Spitzenlicht dar. Die Kunststoffteile für die Lampen entstammen der Bastelkiste.

Jetzt gilt die ganze Aufmerksamkeit dem Schneeräumer, der aus den Messingblech-Teilen 5, 6 und 7 besteht. Das in der Mitte gebogene Teil 6 klebt man mit Kontaktkleber auf die V-förmig markierte Fläche von Teil 7. Teil 5 macht aus dem so entstandenen V ein Dreieck. Messingwinkel halten den Schneeräumer am Tender. Die obere Kante von Teil 6 muß dabei waagerecht ausgerichtet sein.

Bevor das Modell seine typische, gelbe Farbgebung erhält, sollten noch Griffe und Geländer aus feinem Messingdraht ihren vorbildgetreuen Platz einnehmen. Die Beschriftung erfolgt mit Schiebebildern aus dem Modellbahnfachhandel. Sind Schneepfluggehäuse und Tenderfahrgestell wieder vereint, steht dem nächsten Modellbahnwinter nichts mehr im Weg. *Sebastian Koch/le*

50 Mark für Ihren Tip

Kennen Sie einen praxiserprobten Tip oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tip wird mit 50 Mark honoriert. Wenn Sie ein

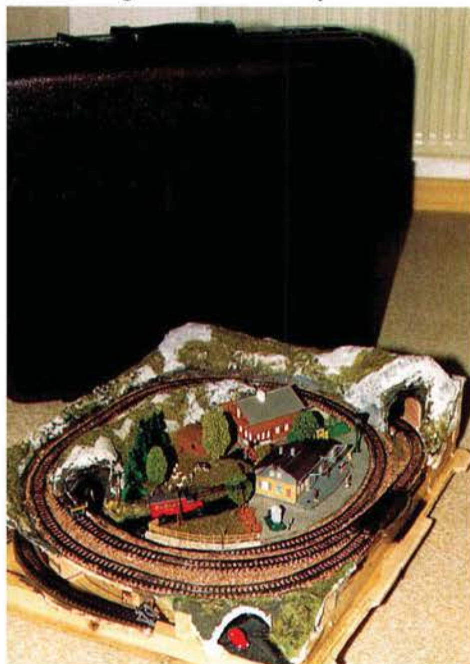


druckfähiges Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich. Unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Mark. Die Adresse: Redaktion MODELLEISENBAHNER, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.





Bahnhof, Bauernhof und Schafherde fügen sich gut in die ländliche Idylle der kleinen Anlage in Nenngröße N ein.



Einige Moltofill-Felsen zieren die Anlage, die problemlos in den 37 mal 48 Zentimeter großen Aktenkoffer paßt.



Das verschlungene Oval mit zwei Abstellgleisen läßt einen interessanten Spielbetrieb auf kleinstem Raum zu.

Dieter Oberdörster hat das Thema „Kofferanlage" um eine weitere Variante bereichert. Seine Idee könnte so manchen reisefreudigen N-Bahner zur Nachahmung anregen.

Der Mann mit dem Koffer

Die Modellbahn geht auf Reisen: Kofferanlagen in Spur Z sind immer öfter anzutreffen. Wer auf die Detaillierung eines größeren Maßstabes nicht verzichten will, nimmt anstatt des klassischen Koffermaßstabes 1 : 220 die Nenngröße N für die Reise-Ausführung seiner Anlage.

Ein Aktenkoffer mit den Innenmaßen 370 auf 480 Millimeter beheimatet das kleine Schmuckstück. Eine Sperrholzplatte mit 15 Millimeter starken, im Kreuzverband angeleimten Kanthölzern ist die Grundlage für den Geländeaufbau. Die 25 Millimeter breite Bahntrasse findet mittels Schrauben, Leim und Holzstützen Halt auf der Basisplatte.

Der Schienenverlauf bildet ein verschlungenes Oval, von dem zwei Abstellgleise abzweigen: eines im sichtbaren, eines im verdeckten Bereich. Diese Anordnung läßt einen interessanten Spielbetrieb zu, ein Modellbahner will schließlich nicht nur einem im Kreis fahrenden Zug zuschauen. Die kleinsten Radien der Arnold-Flexgleise betragen 135 Millimeter im inneren und 165 Millimeter im äußeren Kreis. Eine 44er hat in diesen Kurven naturgemäß keine Chance, kleine C-Kuppler oder ein Schienenbus meistern diese jedoch ohne Probleme.

Von der Weiche im hinteren Anlagenbereich steigt das Gleis beidseitig auf 22 Millimeter im Bahnhofsbereich an. Nachdem die Züge die 4,5-prozentige Steigung bewältigt haben, erreichen sie den mit 44 Millimetern über Nullniveau höchsten Punkt der Strecke. Eingebettet in eine ländlich-gebirgige Idylle mit Bauernhof, Schafherde und Pferdefuhrwerk hinterlassen die aufgenagelten, von Modellschotter eingerahmten Gleise einen vorbildgetreuen Eindruck.

Für den Geländebau kommt eine außergewöhnliche Technik zum Einsatz: An in Trassenbrettchen eingelassenen





Kleine Details wie ein Pferdefuhrwerk lockern die Anlage auf. In Nenngröße N ist es noch ohne größere Probleme machbar.

Messingnägeln sind Kupferdrähte mit 1,5 Millimeter Querschnitt angelötet. Quer dazu befestigte Drähte bilden eine grobes Geflecht, auf dem zwei Lagen leimgetränkter Taft-Stoff Halt finden. Die Moltofill-Felsen mußten mehrere Anstriche über sich ergehen lassen, bevor sie die strenge Endkontrolle passieren konnten. Eine Straße, über die sich ein mit Miniaturglühbirnen beleuchteter LKW quält, führt zu dem kleinen Bahnhofsgebäude. Verschiedene Bäume und Sträucher runden die Landschaftsgestaltung ab.

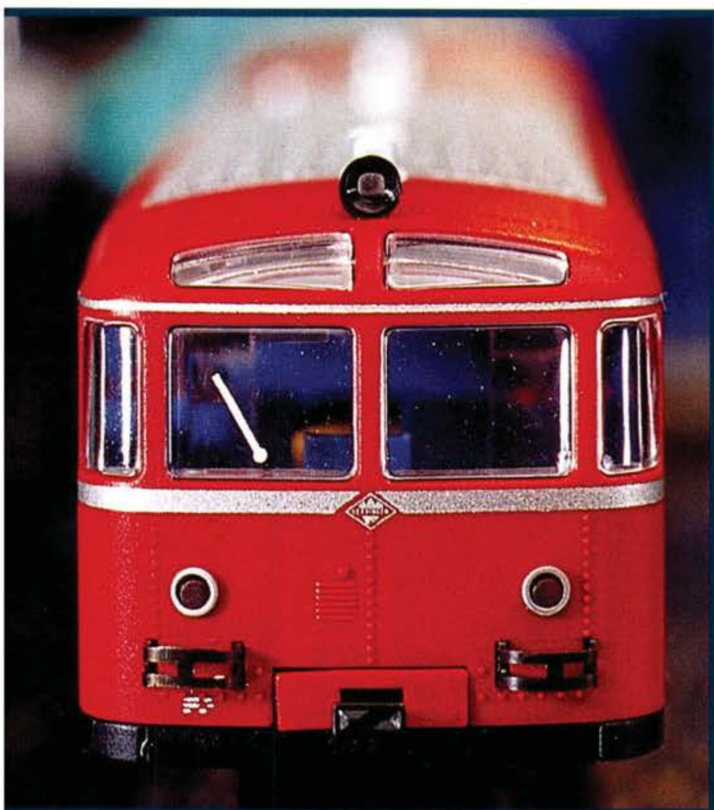
Ein 25-poliger Sub-D-Stecker verbindet die Anlage mit dem Fahrregler. Für den netzunabhängigen Betrieb steht ein Spannungsregler vom Typ LM 317 T zur Verfügung, der von zwei 9 Volt-Akkus gespeist wird. Ein zweipoliger Umschalter sorgt für den Fahrtrichtungswechsel. Zuhause liefert ein handelsüblicher Trafo die benötigte Spannung.

Die erstaunten Blicke, wenn sich anstatt langweiliger Akten eine interessante Modellbahn im Koffer befindet, deuten darauf hin, daß diese Lösung nicht alltäglich ist. Und gerade deshalb ist diese Idee eine besonders schöne Variation des Themas Modellbahn.

Dieter Oberdörster/le



Motorisierungs-Welle



Die Stirnseite des Triebwagens: Typisch für den VT 95 sind die Oberlichter und die dritte Stirnlampe auf dem Dach.

Perfekte Optik und ausgezeichnete Fahreigenschaften: Der Schienenbus VT 95 von Fleischmann demonstriert, welches Niveau heute N-Fahrzeuge erreichen können.

Die N-Bahner können auf ihren Anlagen nun einen zweiachsigen Triebwagen einsetzen, um den sie von den H0-Kollegen wohl noch eine Weile beneidet werden: Fleischmann schickte den VT 95 noch vor Weihnachten in die Geschäfte. Der Triebwagen wird mit der Katalognummer 7400 geliefert, der Beiwagen VB 142 ist separat unter der Katalognummer 7401 erhältlich. Der Triebwagen kann mit oder ohne Beiwagen vorbildgetreu eingesetzt werden. Für den VT 95 waren Einsätze auf Nebenbahnen typisch.

Mit dem roten, einmotorigen Schienenbus leitete die DB Anfang der fünfziger Jahre eine Motorisierungswelle ein. Der Nürnberger Hersteller wählte als Vorbild einen VT 95 aus, der quasi vor der Haustür des Werks fuhr: den VT 95 9150 des Bahnbetriebswerks Ansbach. Die Waggon-

Die Unterseite des VT 95 und VB 142. Sie werden durch eine Kuppelstange oder Profi-Kupplungen verbunden.





Fleischmanns N-Schienenbus besteht aus einem VT 95 und einem VB 142. Die unterschiedliche, aber vorbildgetreue Länge dieser Fahrzeuge fällt auf.

Der Flachmotor befindet sich unter einer blauen Kunststoff-Abdeckung, mit der die Innenausstattung angedeutet wird.



fabrik Uerdingen lieferte dieses Fahrzeug unter der Fabriknummer 57 144 ab. Am 28. März 1952 wurde es in Ansbach in Dienst gestellt und am 1. September 1971 beim Bw Nürnberg Rbf ausgemustert. Ebenso wie der Beiwagen VB 142 035 des Bw Ansbach entspricht der VT 95 dem Vorbildzustand der Jahre 1960/61. Damit paßt diese Schienenbus-Einheit exakt in die bei Modellbahnern äußerst beliebte Epoche III.

Am maßstäblichen Wagenkasten fallen einige für die zuerst gebauten VT 95 typische Details auf. Dazu gehören die plexiverglasten Oberlichter über den Stirnfenstern und die separat auf das Dach gesetzte, dritte Stirnlampe. Zwischen 1952 und 1956 waren die Schienenbusse noch ohne das dritte Spitzenlicht unterwegs. Auf den Stirnfenstern deutete Fleischmann durch einen silbernen Aufdruck Scheibenwischer an. Anstelle der üblichen Puffer waren die VT 95 und VB 142 mit leichten Stoßfederbügeln ausgestattet, die sich am Modell in einer filigranen Metallausführung wiederfinden.

Bei der Kupplung des VT 95 ließen sich die Fleischmann-Techniker eine Besonderheit einfallen. Der im Handel erhältlichen Einheit liegt eine Kuppelstange für eine starre Verbindung bei. Die Stange wird in die NEM-Aufnahmeschächte eingeführt. Durch diese Verbindung ist ein vorbildnaher Abstand zwischen Trieb- und Beiwagen möglich. Allerdings hat diese feste Kupplung einen Nachteil: Der Beiwagen war beim Vorbild nicht mit einem Steuerabteil ausgestattet. Der Triebwagen mußte daher auf den Endbahnhöfen um den Beiwagen herumfahren, um wieder an der Zugspitze zu laufen. Die Mehrzahl der Modellbahner wird den VT 95 aber mit dem Beiwagen voran über die Anlage fahren lassen. Allerdings ist auch ein vorbildgetreuer Einsatz möglich. Die kleinen Nachbildungen der Mittelpuffer-Kupplungen lassen sich samt einer rechteckigen Abdeckung aus den Stirnseiten herausziehen, anschließend können Fleischmann-Profi-Kupplungen in den NEM-Aufnahmeschacht eingeklipst werden.

Während das Gehäuse des Triebwagens aus Kunststoff besteht, verwendete Fleischmann für das Fahrgestell Metall. Der Triebwagen wiegt



Die Stirnseite des VB 142. Der Hersteller vergaß auch nicht die doppelte Stangenreihe im Gepäckraum des VB. Exzellent: die kleinen Stoßbügel.

Nebenbahnretter

Zu den allerersten Rationalisierungsvorhaben der DB nach dem Zweiten Weltkrieg gehörte es, die aufwendigen, dampflokbespannten Nebenbahnzüge durch Triebwagen zu ersetzen. Ab 1949 erprobte die DB zehn 10,65 Meter lange Schienenbusse einer Vorausbauart, die einen Achsstand von 4,5 Metern aufwiesen. Nach einer Ausnahmegenehmigung für starrachsige Fahrzeuge mit 6 m Achsstand konnte das Schienenbuskonzept verbessert werden: Die DB beschaffte von 1951 bis 1955 insgesamt 569 VT 95 mit sechs Metern Achsstand und einer Gesamtlänge von 13,265 bzw. 13,298 Metern, die mit einem 150-PS-Motor von Büssing ausgestattet waren. Bis 1980 schieden alle VT 95 aus dem Bestand der DB aus.

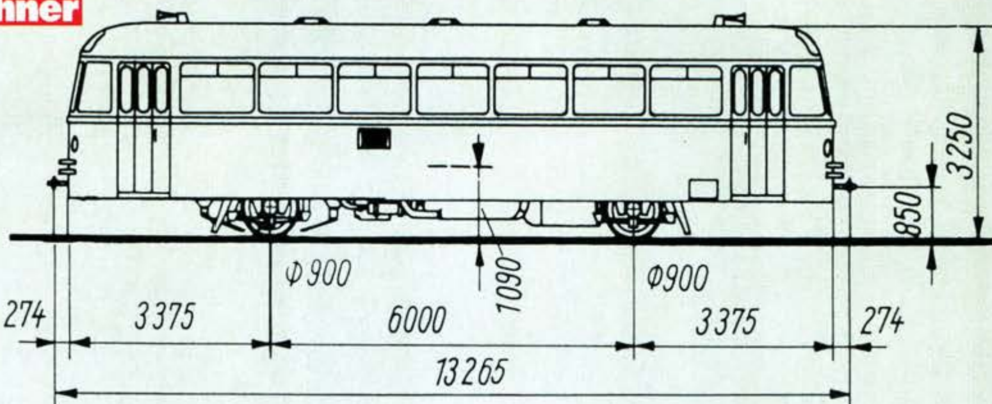
daher immerhin 39 Gramm. Das Modell wird von einem dreipoligen Flachmotor angetrieben. Abtriebswellen finden sich auf beiden Motorseiten. Auf einer Seite ist eine 11,5 mm große und 2,5 mm starke Schwungmasse eingebaut. Die Kraft wird vom Motor über wenige Stirnräder auf beide Achsen übertragen. Strom wird über alle Räder abgenommen. Der Antrieb läuft deutlich hörbar. Die Fahreigenschaften geben keinen Anlaß zu Kritik. Die auf der Testanlage mit rund 6 Volt gemessene Anfahrspannung liegt recht hoch, läßt sich aber mit Halbwellensteuerungen deutlich senken. Unmittelbar nach der Anfahrt ermittelte der Testcomputer eine umgerechnete Fahrgeschwindigkeit von 52 km/h, die sich aber auf 14 km/h bei 4,3 Volt senken ließ. Die Schwungmasse sorgte für einen Auslauf von etwa 20 mm bei einer Spannung von 8 Volt, bei 12 Volt für rund 50 mm Auslauf. Das Testmodell erreichte die Vorbildgeschwindigkeit von 90 km/h bei 8 Volt, die nach NEM zulässigen 144 km/h bei 11 Volt.

Kontaktprobleme kannte der Schienenbus bei den Tests nicht: Auch lange Weichenstraßen, bei denen sich eine Fleischmann-N-Weiche an die andere reihte, wurden ohne Problem im Rangiertempo gemeistert. Die sichere Stromabnahme bei Trieb- und Beiwagen über Spurkranz- bzw. Radsatzinnenschleifer verhinderte auch, daß die in beiden Fahrzeugen installierte Beleuchtung flackerte.

Der VT 95 und VB 142 stellen eine willkommene Ergänzung im N-Programm dar. Andere Hersteller lieferten in N immer den VT 98. Die Technik und Detaillierung der neuen Schienenbuseinheit übertreffen bisherige Modelle. Somit sind die Voraussetzungen zu einem Erfolg im Maßstab 1:160 erfüllt.

Andreas Räntzsch

Modell Eisen Bahner — Mess- und Datenblatt — VT 95 von Fleischmann





STECKBRIEF

Hersteller:
Fleischmann, Nürnberg

Bezeichnung:
VT 95 9150 und VB 142 035 der Deutschen Bundesbahn

Nenngröße/Spur:
N/9 Millimeter

Konstruktionsjahr:
1995

Epoche:
III, 1956-1967

Katalognummer:
7400 Triebwagen, 7401 Beiwagen

Im Handel seit:
Dezember 1995

Andere Ausführungen:
keine

Gehäuse:
Kunststoff

Fahrgestell:
Metall (Triebwagen), Kunststoff (Beiwagen)

Gewicht:
39 Gramm Triebwagen, 16 Gramm Beiwagen

Kleinster befahrbarer Radius:
192 Millimeter

Kupplung:
NEM-Aufnahmeschächte, Kuppelstange liegt bei, Fleischmann-Profikupplung Katalognr. 9545 kann eingesetzt werden

Normen:
NEM, CE

Preis:
150 DM Triebwagen, 80 DM Beiwagen (Zirkapreis, der jeweilige Ladenpreis kann durch individuelle Kalkulation abweichen)



ELEKTRIK

Stromsystem:
Zweileiter-Gleichstrom

Nennspannung:
14 Volt

Steuerungssystem:
ohne

Stromabnahme:
Spurkranzschleifer an allen vier Rädern des Triebwagens, Innenschleifer am Beiwagen

Motor:
dreipoliger Flachmotor

Beleuchtung:
mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzen- und Schlußsignal weiß/rot

Leistungsaufnahme:
3,0 Watt bei 12 Volt



MECHANIK

Kraftübertragung:
von den beiden Abtriebswellen über ein kompaktes Stirnradgetriebe auf beide Achsen

Schwungmasse:
Durchmesser 11,5 mm, Stärke 2,5 mm

Haftreifen:
keine

Zugkraft:
Triebwagen und Beiwagen befahren noch Steigungen von 5 und 10 Prozent.



SERVICE

Gehäusedemontage:
Das Gehäuse wird an den Stirnseiten leicht zusammengedrückt und läßt sich nach oben abziehen

Fahrwerte	U_0 [V]	V_0 [km/h]	I_0 [A]	s_0 [mm]
	OHNE LAST			
Anfahren	5,9	52	0,18	–
Kriechen	4,3	14	0,15	–
U_{Nenn}	14	177	0,29	66
V_{NEM}	11,0	144	0,24	42
$V_{Vorbild}$ bei 60 km/h	8,0 6,9	90 60	0,20 0,19	20 11

U_0 = Spannung ohne Belastung; ; I_0 = Strom ohne Belastung; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; V_{max} NEM: Zuschlag von 60 Prozent für N

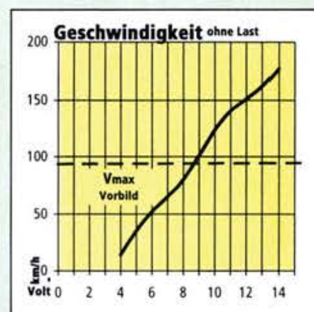
Zugänglichkeit der Innenteile:
Motor und Getriebe sind gut erreichbar

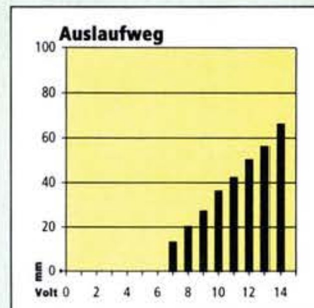
Zurüstteile:
keine

Bedienungsanleitung:
mehrsprachige Anleitung mit Demontage- und Wartungshinweisen

Verpackung:
Kunststoffschachtel mit Kunststoff-Einsatz

Ersatzteilversorgung:
über Fachhändler





Maßvergleich	Vorbild [mm]	1:160 [mm]	Modell [mm]
Länge über Kupplung	13 265	82,9	82,9
Dachhöhe über SO	3 250	20,3	20,7
Wagenkastenbreite	3 000	18,8	18,9
Gesamtachsstand Triebwagen	6 000	37,5	37,3
Treibraddurchmesser	900	5,6	5,6
Achsstand Beiwagen	4 500	28,1	28,0

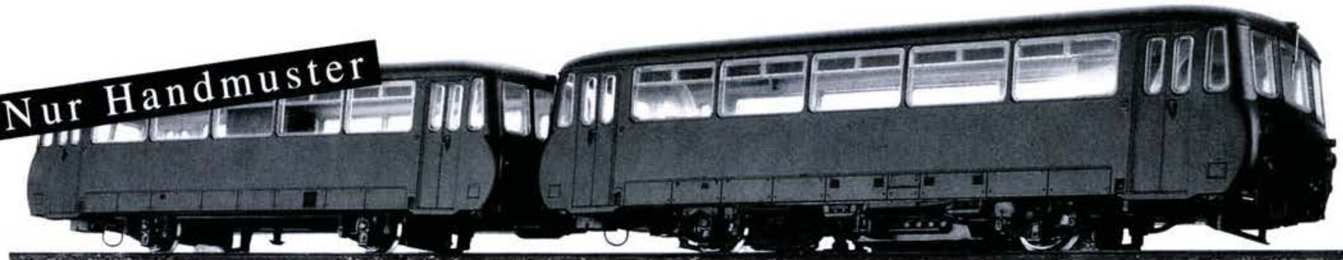
Erläuterungen zu den Diagrammen: Als niedrigste Anfahrspannung konnte bei geglättetem Gleichstrom der Wert von 5,9 Volt ermittelt werden. Mit Halbwellen-Fahrgeräten läßt sich dieser Wert senken. Nach dem Anfahren konnte der aus Trieb- und Beiwagen bestehende Zugverband auf 4,3 Volt zurückgeregelt werden. Die umgerechnete Fahrgeschwindigkeit betrug dann nur noch 14 km/h. Die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h wurde bei 8 Volt erreicht. Bei 12 Volt überschritt der Schienenbus die NEM-Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h nur um 7 km/h. Die Schwungmasse sorgte schon bei 7 Volt für 13 mm Auslauf, bei 12 Volt für 50 mm. Der Triebwagen zog den Beiwagen auch über 10-Prozent-Steigungen.

NEUES ZUM ABFAHREN

Aller guten Dinge sind drei. Deswegen haben wir für Sie die drei Loks einer historischen DB Testserie in einer Packung vereint. Eine Lok mit Motor, die anderen zwei rollfähig und einfach wechselbar auf die Motorversion. Diese drei HO Varianten erhalten Sie zu einem Preis, der eine Sensation darstellt. Lassen Sie sich die Legende der DB 234 nicht entgehen. HO Gleichstrom 0412, HO Wechselstrom 0442.



In Berlin fährt diese 234 täglich im Regionalverkehr. Mintfarben mit weißem Lätzchen und neuem DB Logo. Ein mustergültiges Modell der 234-304-4. Von den sich öffnenden Türen hin zu den drehbar gelagerten Dachlüftern. HO Gleichstrom 0411, HO Wechselstrom 0441. Soeben frisch im Fachhandel eingetroffen.



Die Ferkeltaxe - so heißt unser neues HO Schienenbusmodell in der Wirklichkeit. Keiner im Gebiet der ehemaligen Reichsbahn, obwohl er heute dort noch täglich fährt, weiß woher dieser Name kommt. Seine "bulligen" 132 KW, sein schönes "Rot", seine konsequente 2. Klasse, seine 54 oder mehr Sitzplätze, nichts bietet mehr Aufschluß. Kurz und gut. Er ist seit 1965 eine Legende im alten, neuen Osten. Der VT 172 von Brawa bringt Ihnen ein wenig dieser Reichsbahn-Nahverkehrsgeschichte auf die Schienen. Die LÜK von Motorwagen und Anhänger beträgt je 156 mm. HO, VT 172 Schienenbus mit dazugehörigem Anhänger. Betriebsnummer der 1. Serie: Motorwagen: 172 607-4, Anhänger: 172 007-4. HO Gleichstrom 0530, HO Wechselstrom 0536.

BRAWA



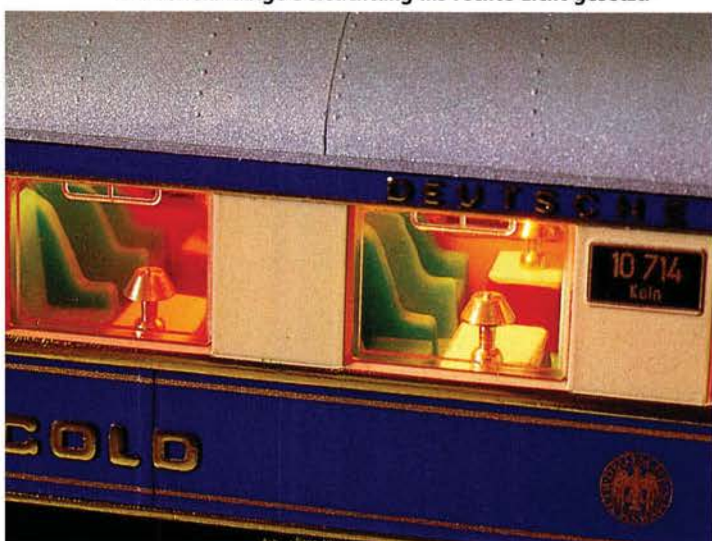
Es ist soweit das HO Modell der Diesellok 201 steht im Fachhandel. Eine Originalnachbildung der 201.284-7. Diese Lok fährt mit vielen anderen ihrer Baureihe heute noch im Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Rotweißfarbig erhalten Sie dieses, auf allen vier Achsen angetriebene Modell in HO Gleichstrom 0415, HO Wechselstrom 0445, N 1415.



Wenn Sie mehr über die "Welt zwischen den Schienen" wissen wollen, erhalten Sie unseren 128-seitigen Katalog, gegen Einsendung von DM 10,- (Inland).
Brawa, Postfach 1260, 73625 Remshalden.

Das fünfteilige Rheingold-Set bringt einen Hauch von Luxus auf die H0-Gleise der heimischen Anlage.

Die liebevoll gestaltete Inneneinrichtung wird durch die serienmäßige Beleuchtung ins rechte Licht gesetzt.



Gold-Rausch

Der Rheingold gehört zu den bekanntesten deutschen Luxuszügen. Liliput ließ ihn wieder aufleben. Im Test mußte er beweisen, ob der Luxus sein Geld wert ist.

Am 15. Mai 1928 begann bei der Deutschen Reichsbahn eine neue Ära der Luxuszüge: Der Rheingold fuhr zum ersten Mal von Basel nach Hoek van Holland. Die DRG wollte dem „Edelweiß", der ab Basel durch Frankreich und Belgien nach Amsterdam fuhr, Konkurrenz machen.

Jetzt bringt Liliput den Rheingold auf die H0-Gleise zurück. Wenn man die Packung mit je zwei Sitzwagen I. und II. Klasse sowie dem Packwagen öffnet, packt einen der Goldrausch – der erhabene, goldglänzende „Rheingold"-Schriftzug ist unübersehbar. Golden glänzen auch die Zierlinien, Klassenbezeichnungen und Aufschriften. Der Innenraum der Wagen ist geradezu üppig ausgestattet; auf den Tischen mit aufgemalter weißer Tischdecke stehen zierliche, messingfarbene Lampen, eingerahmt von mintgrünen Sesseln und Sitzbänken.

Die Detaillierung des Wagenkastens der Modelle läßt kaum Wünsche offen. Besonders die Drehgestelle der schweren Görlitzer Bauart hinterlassen einen hervorragenden Eindruck. Sie wirken mit ihrem durchbrochenen Aufbau sehr filigran; nur die Nieten wirken etwas überdimensioniert. Auch die Bauteile am Wagenboden, die von der Seite aus zu sehen sind, könnten ein wenig feiner ausgeführt sein. Hier stand bei Liliput wohl der Nutzwert im Vordergrund; die Anbauteile, etwa die Griffstangen oder Leitern, sind nämlich stabil genug, um kleinere Unfälle im Alltagsbetrieb zu überstehen. Die Faltenbälge dagegen machten sich im Testbetrieb auch ohne Crash gern selbständig. Es genügt zwar, sie einzukleben, aber ärgerlich ist es trotzdem. Das gilt auch für die schlecht eingeklebten Fenster der Türen, die plötzlich im Inneren des Wagens verschwinden. Die Federpuffer hätte man sich getrost sparen können. Ein gerade montierter, unbeweglicher Puffer mit dünnerem Teller wäre hier die bessere Lösung gewesen.

Die Beschriftung ist sauber ausgeführt und unter der Lupe gut lesbar. Außerdem ist sie ausreichend griffest, so daß nicht jeder schwitzige Finger seine unangenehmen Spuren hinterläßt. Die Lackierung ist gut gelungen, wenn auch manche Trennkante nicht ganz sauber gelang. Solche Nachlässigkeiten sind sicherlich kein Hinderungsgrund für

einen Käufer. Der läßt sich schon eher von der Farbwahl der Firma Liliput abschrekken, erinnern die Wagen in ihrem Aussehen doch ein wenig an den berühmten lila Schokoriegel. Der violette Teil der Lackierung wirkt etwas zu hell und damit leicht aufdringlich. Andererseits: Je länger man sich mit den Liliputs auseinandersetzt und sie benutzt, desto weniger fällt dieser Effekt ins Gewicht.

Der Sitzwagen des Rheingold hat eine komplette Innenbeleuchtung. Die winzige Platine mit den Glühlampen sitzt unter dem Dach, das Licht wird von einer silbrigen Folie an der Innenseite des Tonnendachs reflektiert. Die Ausleuchtung ist gleichmäßig und ab mittlerer Fahrspannung ausreichend hell. Die Beleuchtung zaubert eine noble Atmosphäre ins Innere der Wagen.

Die Anzahl der Zurüstteile ist angenehm klein ausgefallen, es liegen nur die Imitationen des Bremsgestänges bei. Deren Montage ist dagegen weniger angenehm. Die Achsen müssen zuerst ihren angestammten Platz im Drehgestell verlassen, dann wird das Gestänge von Angüssen befreit und unter vorsichtiger Gewaltanwendung in die vorgesehenen Löcher gedrückt. Jetzt dürfen die Achsen wieder zurück an ihren Platz. Aber Vorsicht, denn die Radsatz-Innenschleifer verklemmen sich mit Vorliebe zwischen Radsatz und Gestänge. Die optische Auswirkung der Arbeit ist gering, denn die Bauteile sind von außen kaum zu sehen.

Fertig aufgerüstet, steht dem Anlageneinsatz also nichts mehr im Wege. Auf den Testcomputer kann getrost ver-

Auch der Packwagen überzeugt durch eine ordentliche Detaillierung und eine sehr saubere Beschriftung.



Edelholz mit feinen Teppichen

Der Rheingold war von Anfang an als Luxuszug konzipiert. So ist es auch nicht verwunderlich, daß für diesen Zug neue Wagen gebaut wurden. Die 23,5 Meter langen D-Zugwagen übertrafen mit ihrer Größe alle bis dahin gebauten Personenwagen. Die Inneneinrichtung der Fahrzeuge war ganz auf Luxus ausgerichtet: Großzügige Raumaufteilung, Tischleuchten, Edelholz und feiner Teppich sollten die über zwölf Stunden dauernde Fahrt versüßen. Um die Fahrgäste am Platz mit Speisen und Getränken verwöhnen zu können, hatte die Hälfte der Fahrzeuge eine eigene Küche. Der Zug hatte nur Wagen der ersten und zweiten Klasse. Da verschiedene bekannte Ateliers Entwürfe für die Inneneinrichtung des Rheingold entwickelten, gab es verschiedene Varianten. Der gute Name des Zuges überlebte bis in die achtziger Jahre; erst am 30. Mai 1987 fuhr der letzte Rheingold auf das Abstellgleis.

zichtet werden, schwierige Weichenverbindungen sind da schon wichtiger. Wagen aufs Gleis, Lok ankuppeln und los geht die Fahrt. Bereits nach einer Runde verdunkelten sich die erwartungsvollen Mienen des Testteams. Die Wagen ruckelten über den Parcours, die Innenbeleuchtung flackerte wie ein zartes Frühlingsgewitter. Als dann die erste Weichenstraße an die Reihe kam, endete die Fahrt mit entgleisten Radsätzen. Sollte dieses schöne Stück ein Fall für die Vitrine sein?

Abhilfe war schnell gefunden: Die werkseitig montierten Bügelkupplungen wichen den normalen Roco-Kurzkupplungen, die angebauten Bremsgestänge wanderten zurück in die Schachtel. Und siehe da – beim zweiten Versuch drehte der Rheingold ruhig seine Runden und meisterte sogar eine S-Kurve mit 360-Millimeter-Radius in voller Fahrt. Auch mit den Weichen des Roco-Line-Gleises kam der Luxuszug problemlos zurecht. Also doch kein Rhein-Fall: Der Rheingold-Express bewies, daß er auch im Alltagsbetrieb fahrtauglich ist. Die Lampen leuchteten jetzt gleichmäßig hell und stellten ihr flackerndes Wetterleuchten ein.

Soll das schöne Stück die heimische Anlage zieren, werden ungefähr 320 Mark fällig. Etwas mehr als 60 Mark für einen ausgesprochen noblen Wagen mit fertig montierter Innenbeleuchtung dürften als fairer Preis gelten. Da kann man auch verkraften, daß die Modelle nicht besonders perfekt verarbeitet sind. Zweifellos ist Liliput bei diesem Angebot den richtigen Weg gegangen – nämlich auf Kleinserienniveau zu verzichten, vorhandene Modelle zu überarbeiten und dafür bei der Preisgestaltung nicht in einen Goldrausch zu verfallen.

Uwe Lechner

Modell Eisen Bahner

MESS- UND DATENBLATT — RHEINGOLD von Liliput



Das Liliput-Rheingold-Set enthält je einen Wagen erster und zweiter Klasse mit Küche und je einen ohne Küche, außerdem den passenden Packwagen. Der komplette Zug ist stolze 1,30 Meter lang.



STECKBRIEF

Hersteller:
Liliput/Bachmann

Bezeichnung:
Wagen 1. Klasse ohne Küche Gattung SA 4ü, Nr. 10502; Wagen 1.Klasse mit Küche, Gattung SA 4ük, Nr. 10503; Wagen 1.Klasse mit Küche, Gattung SB 4ük, Nr. 10707; Wagen 2. Klasse ohne Küche, Gattung SB 4ü, Nr. 10714 und Sonder-D-Zug-Gepäckwagen, Gattung SPw 4ü, Nr. 105002 der DRG

Nenngröße/Spur:
H0/16,5 Millimeter

Konstruktionsjahr:
Überarbeitung 1995

Epoche:
II, 1928-1945

Katalognummer:
L382003

Im Handel seit:
Dezember 1995

Andere Ausführungen:
Ergänzungswagen 1. Klasse ohne Küche (Bestellnummer L382302) und 2. Klasse ohne Küche (Bestellnummer L382503)

Gehäuse:
Kunststoff

Fahrgestell:
Kunststoff

Gewicht:
Gesamter Zug: 740 Gramm

Benötigte Zugkraft:
ca. 0,4 N in der Ebene

Länge der Wagen:
Sitzwagen 268 Millimeter
Packwagen 225 Millimeter

Länge des gesamten Zuges:
Kurzgekuppelt: 129,8 Zentimeter

Kleinster befahrbarer Radius:
358 Millimeter

Kupplung:
NEM-Aufnahmeschächte, Kurzkupplungskulisse, normale Bügelkupplung liegt bei

Normen:
NEM, CE

Preis:
330 DM (Zirkapreis, der jeweilige Ladenpreis kann durch individuelle Kalkulation abweichen)



ELEKTRIK

Stromsystem:
Zweileiter-Gleichstrom

Nennspannung:
14 Volt

Stromabnahme:
Radsatzinnenschleifer an allen Achsen der beleuchteten Wagen

Beleuchtung:
Innenbeleuchtung mit 2 Glühlampen je Sitzwagen

Stromaufnahme der Beleuchtung:
0,34 Ampere bei 12 Volt



SERVICE

Gehäusedemontage:
Das Gehäuse ist mit vier Rastnasen am Wagenboden befestigt. Durch einfaches Abspreizen kann das Gehäuse abgenommen werden.

Zurüstteile:
Bremsgestänge für alle Achsen liegen bei

Bedienungsanleitung:
keine

Verpackung:
Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz

Ersatzteilversorgung:
über Fachhändler

Maßvergleich (Sitzwagen 1.Klasse)	Vorbild [mm]	1:87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	23 500	270,1	268,0
Dachhöhe über SO	3 993	45,9	46,8
Wagenkastenbreite	2 866	32,9	33,0
Wagenkastenlänge	22 200	255,2	254,1
Achsstand Drehgestell	3 600	41,4	41,4
Drehzapfenabstand	16 180	186,0	185,0

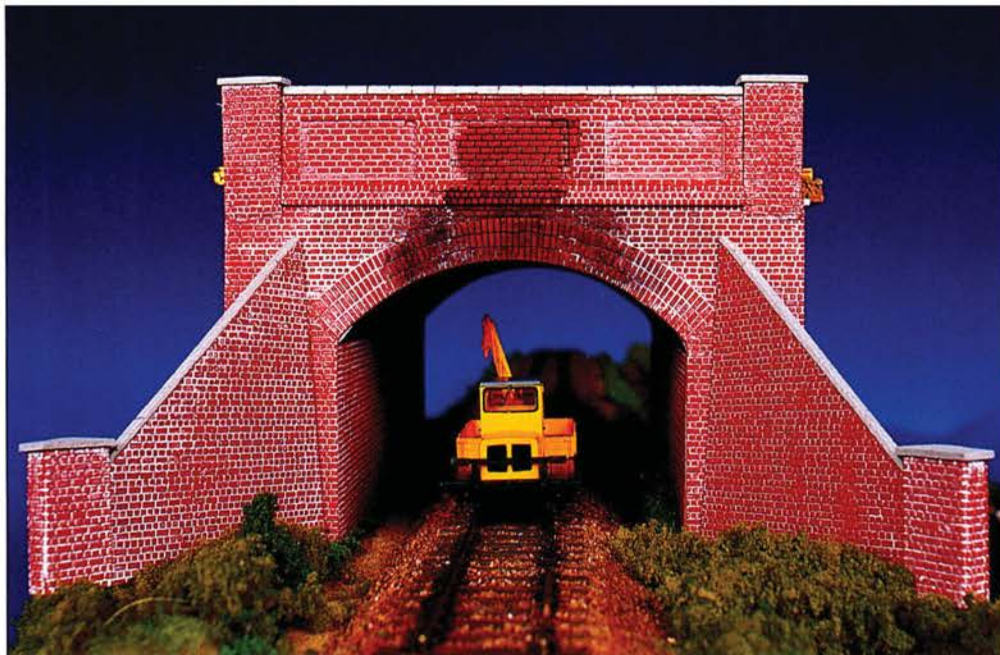
Das obere Gleis der Überführung ist längst abgebaut. Auf dem früheren Gleisbett wuchert ein wenig Unkraut.

Platten-Bau

Eine Backsteinbrücke nach norddeutschem Vorbild kommt aus England. Der Bausatz ist billig, der Zusammenbau einfach. Dem Profi bietet sich ein großer Gestaltungsspielraum.

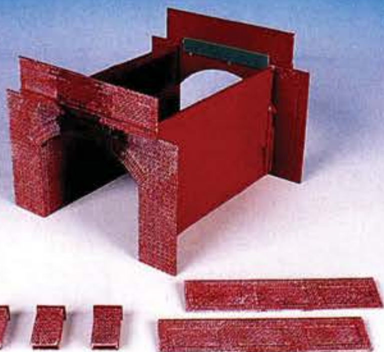
Mit verschiedenen Produkten britischer Hersteller bereichert Weinert den ohnehin großen Markt für Kunststoffbausätze in Deutschland. Als Neuheit erschien 1995 eine Brücke von Wills, die eine eingleisige Strecke überspannt. Die Überführung kann man ein- oder zweigleisig aufbauen. Das Modell eignet sich für Anlagen nach norddeutschem Vorbild in den Baugrößen H0 und TT.

Gleich auf den ersten Blick fallen die fein gravierten Mauerwerksplatten auf. Jeder Backstein scheint einzeln in die Form gestochen worden zu sein; einige stehen leicht hervor, einige liegen tiefer, einige wurden etwas schief gemauert. Unsaubere Arbeit, die bei Wohn- und Geschäftsbauten zumindest im sichtbaren Bereich verpönt ist, findet man bei reinen Zweckbauten häufig. Daher ist es überlegenswert, ob man die für die Seitenwände der Durchfahrt vorgesehenen großen Platten, deren Steine zudem verschieden groß sind, nicht besser für einen anderen Zweck, beispielsweise eine Stützmauer, verwendet. Weinert bietet zwar eine ähnlich aussehende Arkadenmauer an, aber keine einzelnen Mauerplatten. Für die Seitenwände genügt auch auf Holz geklebtes Mauerwerkspapier, das allerdings die gleiche Ziegelgröße und -färbung aufweisen muß. Wer das bei seinem



Die Rußspuren über dem Portal bezeugen, daß hier über lange Zeit Dampfrösser fuhren.

Die Brücke im Rohbau. Die große Mauerplatte eignet sich auch für andere Zweckbauten.



Gealterte (rechts) und unbehandelte seitliche Stützmauer der Wills-Brücke.

Modellbahnhändler nicht findet, kann die Innenwand auch putzgrau streichen. Die Originalwand ist einfach zu schade, um sie unter dem Brückenbogen zu verstecken.

Dies gilt erst recht, wenn die Mauerplatten gealtert sind. Der Kunststoff, den Wills verwendet, erweist sich dabei als äußerst abweisend gegenüber handelsüblicher Plakafarbe. Erst nach mehrfachem kräftigen Schrubben mit Reinigungsmittel bleibt die nur mäßig verdünnte weiße Farbe in den Fugen und zum Teil auch auf den Backsteinen selbst haften. Was beim Altern stört, verhilft dem Bausatz später zu einer fast perfekten Patina. Es läßt sich nicht vermeiden, daß auch bei vorsichtigem Anfassen an einigen Stellen die Farbe abplatzt und unbehandeltes Mauerwerk zum Vorschein kommt. Ist die Brücke zum Einbau ins Gelände fertig, fixiert man die Farbe daher mit mattem Klarlack. Wer auf der Anlage Dampfloks einsetzt oder eine Szene nachbildet, die kurz nach Ende der Dampfära spielt, bringt oberhalb der Portale mehr oder weniger stark ausgeprägte Rußspuren an.

Bevor man die Brücke zusammensetzt, sollte man die englische Anleitung genauestens lesen und dabei Bauteil für Bauteil der Zeichnung zuordnen. Das Übergangsstück zwischen der Seitenwand in der Durchfahrt und dem Portal taucht allerdings in der ansonsten fehlerfreien Zeichnung nicht auf. Hier muß der Bastler prüfen, welches viermal vorhandene Teil in die Ecken paßt. Um das Übergangsteil plan mit der Seitenwand zu verbinden, hinterklebt man es am besten mit einem der Plastikreste aus dem Bausatz. Auf gleiche Weise verbindet man die Seitenmauern der Überführung mit den Portalen, bevor die Sichtblenden aufgesetzt werden, die bei Klebeungenauigkeiten Ritzen vollständig verdecken. In den Ecken befestigt man die vorher zusammengesetzten Türmchen.

Um das Gewölbe nachzubilden, eignet sich eine 0,5 Millimeter starke Polystyrolplatte besser als Karton. Knicke an den Portalen bleiben unsichtbar, weil das Gewölbe oberhalb der Verblendung eingeklebt wird. Auf der Innenseite sollte es dunkelgrau oder schwarz lackiert werden. Als Fahrbahn für die Überführung schneidet man eine einen Millimeter dicke Polystyrolplatte so zurecht, daß darauf ein oder zwei Gleise ausreichend Platz finden. Ist die Korkgleisbettung aufgeklebt, färbt man die sichtbare Fahrbahnfläche betongrau und streut eine dünne Schicht Vogelsand drüber. So entsteht die Illusion natürlich versandeten Brückenbodens.

Nun wird die Brücke ins Gelände eingepaßt. Dabei muß der Modellbahner auf die korrekte Durchfahrhöhe achten. Das Lichtraumprofil von mindestens 59 Millimetern erreicht man in H0 am besten, indem man die Brücke auf ein Betonfundament stellt. Seitlich des unteren Streckengleises angebrachte Stützmauern schaffen einen realistischen Übergang zwischen Brücke und Steilhang. Die Stützmauern sollte man links und rechts mit Plastikresten hinterkleben. So entstehen sichere Verbindungen zwischen Stützmauer, Brücke und Türmchen. Wer nun die richtigen Fahrzeuge auf die Gleise stellt, gewinnt ein Schmuckstück, das jeder Anlage gut steht.

Torsten Berndt

Auf einen Blick

Vorteile ■ **Teile äußerst paßgenau** ■ **Mauerwerk sehr realistisch graviert** ■ **Für Nenngrößen H0 und TT geeignet** ■ **Großer Gestaltungsspielraum** ■ **Übersichtliche Zeichnung** ■ **Kann flexibel der Landschaft angepaßt werden.**

Nachteile ■ **Bauanleitung englisch** ■ **Kleiner Fehler in Zeichnung.**

Daten ■ **Länge: 13,4 cm, Breite (ohne Stützwände) 14,9 cm, Höhe 10,5 cm. Preis: ca. 28 DM.**

Urteil

5 Schlußsignale = exzellent
4 Schlußsignale = sehr gut
3 Schlußsignale = gut
2 Schlußsignale = befriedigend
1 Schlußsignal = brauchbar
kein Schlußsignal = keine Empfehlung



Die Pleite der Firma Rokal ließ im Westen einen TT-Fanclub entstehen. Seit der Wende entwickelte er sich mit der mächtigen ostdeutschen TT-Gemeinde zu einer landesweiten Institution.

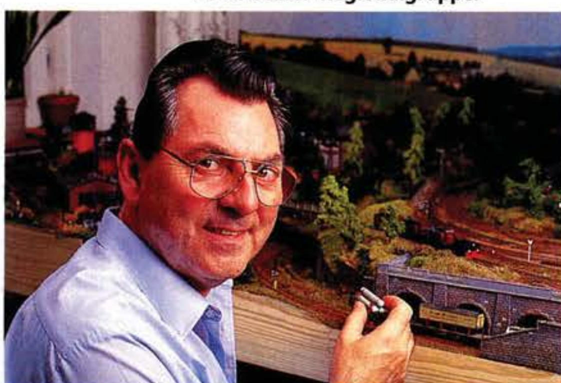
Mittelstand

1946 begann eine US-Firma, Modellbahnerzeugnisse im Maßstab 1 : 120 herzustellen. Die neue Miniaturbahn sollte auf einer Tischplatte Platz finden und erhielt daher den sinnigen Namen „Table Top". Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1950 überraschte die Firma Rokal, bis dahin nur in der Autobranche bekannt, mit den ersten deutschen TT-Erzeugnissen. Die einfach gestalteten Modelle entsprachen zwar nicht immer dem Maßstab 1 : 120, fanden aber bald Freunde. Dennoch stand TT unter keinem guten Stern: Firmeninterne Probleme, unglückliches Marketing und der Tod des Firmen-Chefs führten mit Beginn der siebziger Jahre zum Aus für die westliche Großserien-Fertigung von TT-Erzeugnissen. Da Röwa das Rokal-Programm nicht weiterverfolgte, sahen sich die TT-Freunde vor der Wahl, entweder auf eine andere Baugröße auszuweichen oder nach Wegen aus der Misere zu suchen. Nur wenige Kleinserienhersteller wie Dr. Kunze, Krüger, Kroner und Beckmann wandten sich der Spur der Mitte zu.



Der AK TT-Kurier fungierte seit 1977 als Informationsblatt für die TT-Freunde in der alten Bundesrepublik.

Wolfgang Schwarz aus Erfurt legt Wert auf die persönliche Atmosphäre in seiner Regionalgruppe.



Zur Selbst- und gegenseitigen Hilfe gründeten 13 engagierte TT-Bahner am 9. Oktober 1977 in Bad Marienberg im Westerwald den Arbeitskreis TT. Der eingetragene Verein wollte vor allem das Überleben der Normgröße TT sichern. Dem Informationsaustausch diente ein eigenes Nachrichtenblatt, das der Vorstand unter dem Titel „AK TT-Kurier" herausgab.

In der DDR begann 1958 Zeuke & Wegwerth mit der Produktion erster Modelle eines eigenständigen TT-Programms. Nach vorsichtigen Schätzungen gehörten Ende der achtziger Jahre über 40 Prozent der Modelleisenbahner in der DDR zum Mittelstand zwischen H0 und N.

Durch regen Zuspruch aus den neuen Bundesländern entwickelte sich der Arbeitskreis in den letzten Jahren zu einem deutschlandweiten Bündnis mit über 300 Mitgliedern. Viele ostdeutsche Modellbahner sehen in dem Verein eine Möglichkeit, ohne strenge Bindung an Strukturen zusammenzukommen und über das gemeinsame Hobby zu reden. Harald Natho, Beauftragter für die regionalen Aktivitäten des Vereinsvorstands, resümiert: „In manchen Gegenden sind diese Treffen zu festen Einrichtungen mit regelmäßigem Besuch geworden. Die Inhalte reichen von interessanten Gesprächen rund um die TT-Bahn über den Informationsaustausch zu Neuigkeiten und heißen Gerüchten bis hin zur Vorstellung und Begutachtung von Eigenbaumodellen. Man plant Tauschbörsen, Ausstellungen für kleinere Besucherkreise oder nimmt an denen anderer Vereine als TT-Repräsentant teil." Der Arbeitskreis möchte als Interessenvertreter aller TT-Modellbahner wirken. Ralf Göhre, zweiter Vorsitzender des Arbeitskreises, sagt dazu: „Weil die Zahl der Groß- und Kleinserienhersteller der Normgröße TT überschaubar ist, besitzen wir zu allen Firmen guten Kontakt. Natürlich freut uns, wenn beispielsweise Tillig

Die preußische T 3 von Jatt entstand nach einer Umfrage des Arbeitskreises TT im TT-Kurier.

oder Jatt ihre Produkte nach Vorschlägen unserer Mitglieder auswählen." Auf diese Weise, so meint der Magdeburger Lokführer, ist der Industrie wie den Freunden des Modell-Maßstabs 1 : 120 gedient. Pure Vereinsmeierei lehnt Göhre ab: „Ohne praktische Modellbahnerei wäre der Arbeitskreis nutzloser Selbstzweck. Einmal im Jahr gestalten wir deshalb eine große Ausstellung. Die nächste soll im Oktober 1996 in Bad Dürrenberg stattfinden." Ein schönes Beispiel für das Wirken der Regionalgruppen gibt der Erfurter Stammtisch. Wolfgang Schwarz, Spiritus rector der TT-Freunde aus Thüringen, hat in seiner Gemeinschaft elf begeisterte TT-Bahner zusammengebracht. Schwarz betont die individuelle Atmosphäre: „Wir sehen unsere Gruppe als Kreis Gleichgesinnter, die sich in lockerer Folge treffen. In netter Umgebung, oft mit Familienanschluß, fachsimpeln wir über unser Hobby. Reihum besuchen wir uns, jeder stellt seine Anlage, selbstgebaute Modelle oder neue Projekte vor." Für 1996 sind die Thüringer zu einer Visite bei den Kleinserienherstellern Kittler und Jatt eingeladen. Natürlich beteiligen sie sich auch an der Ausstellung in Bad Dürrenberg.

Wer Mitglied des Arbeitskreises TT werden möchte, wendet sich an die Vereinsadresse in 42857 Remscheid, Wallburgstraße 4, oder an eine Regionalgruppe.

Franz Rittig

Stammtischthema TT

Regionalgruppe Berlin:
Thomas Bradler, Grabbeallee 57, 13156 Berlin
Regionalgruppe Mecklenburg:
Joachim Peters, Dorfstraße 6, 18236 Detershagen
Regionalgruppe Oberlausitz:
Frank Flecks, Am niederen Mühlgraben 6, 02743 Friedersdorf
Regionalgruppe Saar/Pfalz:
Harry G. Schubert, Lechweg 11, 66333 Völklingen
Regionalgruppe Westprignitz:
Bernd Hiller, Gorki-Straße 4, 19322 Wittenberge
AK TT Baden-Württemberg:
Ekkehardt Wiesenfahrt, Östliche 48, 75175 Pforzheim
TT-Stammtisch Ostwestfalen:
Peter Gillitzer, Frank-Straße 29, 33649 Bielefeld
TT-Regionalgruppe Thüringen:
Wolfgang Schwarz, Leber-Ring 1/1407, 99087 Erfurt
Regionalgruppe Magdeburg:
Ralf Göhre, Eisler-Platz 8, 39128 Magdeburg

Die Modellgeschichte der niederländisch-schweizerischen TEE-Züge schrieb bisher das Märklin-Modell. Seit 1995 steht dem Klassiker ein Super-Modell von Lemaco zur Seite.





Die Schnauzen des Märklin-TEE (oben) wirken durch den auf 1 : 104 verkürzten Längenmaßstab deutlich stumpfer als die maßstäblichen Lemaco-Nasen (unten). Eine Augenweide ist die exakt nachgebildete Scharfenberg-Kupplung bei Lemaco.

Modellbahner mußten lange auf ihren TEE warten. Obwohl die europäischen Renommier-Züge seit 1957 in aller Munde waren, tat sich auf dem Modellbahnmarkt zunächst wenig. Den entscheidenden Schritt in Richtung Modell-TEE wagte die Göppinger Firma Märklin 1965 in der Baugröße H0. Der schwäbische Modellbahn-Gigant zog alle Register seines Könnens. Stolz präsentierte die Firma in der ersten Ausgabe der neuen Hauszeitschrift „Märklin-Magazin" ihr perfekt detailliertes Modell des niederländisch-schweizerischen TEE-Triebzuges. Von dessen fünf Original-Einheiten waren einst zwei bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) stationiert und drei bei den Niederländischen Staatsbahnen (NS). Wegen des relativ großen Marktes in der Schweiz entschied sich Märklin, den schweizerischen RAm 502 nachzubilden.

Der deutlich verkürzte Längenmaßstab des Super-Modells von 1 : 104 störte die we-



Auf den ersten Blick sehen sich die TEE von Lemaco (links) und Märklin (rechts) recht ähnlich. Die Unterschiede liegen im Detail.



Zweiter Frühling



Beide Firmen schickten ihren TEE als „Edelweiss" auf die Reise, Märklin als TEE 31 Amsterdam – Zürich und Lemaco als TEE 30 Zürich – Amsterdam. Eingesetzte Türgriffe gibt's aber nur bei Lemaco (unten).

nigsten, paßte das Modell doch sogar durch den beliebten „Industriekreis" des Märklin-Gleissystems mit 286 Millimetern Radius. Nach der Nürnberger Messe stand der Zug mit der Katalognummer 3070 nicht ganz vorbildgerecht als dreiteilige Einheit in den Schaufenstern. Erst der separat erhältliche Abteilwagen 4070 ergänzte den Zug auf das Gardemaß von 93 Zentimetern.

Märklin wartete an seinem TEE mit allerhand Neuerungen auf, die es bisher noch an keinem Märklin-Modell gab. Der Maschinenwagen war das erste größere Märklin-Triebfahrzeug mit einem Kunststoffgehäuse. Ein neu entwikkeltes Umschaltrelais mit Schaltwalze, ähnlich dem Umschalter für die automatische Telex-Kupplung, steuerte neben der Fahrtrichtung auch den Wechsel des Spitzenlichts und schaltete den jeweils vorauslaufenden Schleifer am Maschinen- oder Steuerwagen ein. Der Triebzug blieb so immer mit dem ersten Wagen vor einem „Halt" zeigenden Signal stehen. Allerdings benötigte die Garnitur für den Lichtwechsel und die Schleifersteuerung eine durch den gesamten Zug verlegte zweipolige Leitung. Ein drittes Kabel versorgte die serienmäßige Innenbeleuchtung von Mittel- und Steuerwagen. Märklin baute im TEE erstmals die heute noch üblichen Lichtleitstäbe aus glasklarem Polystyrol ein, die mit nur zwei Glühlampen ein gleichmäßig warmes Licht im gesamten Wagen erzeugen. Spezielle, verriegelbare Kurzkupplungen an den Wagenenden sorgten in Verbindung mit federnden Gummiwulst-Attrappen für ein bisher bei Modellbahnen nicht gekanntes geschlossenes Zugbild.

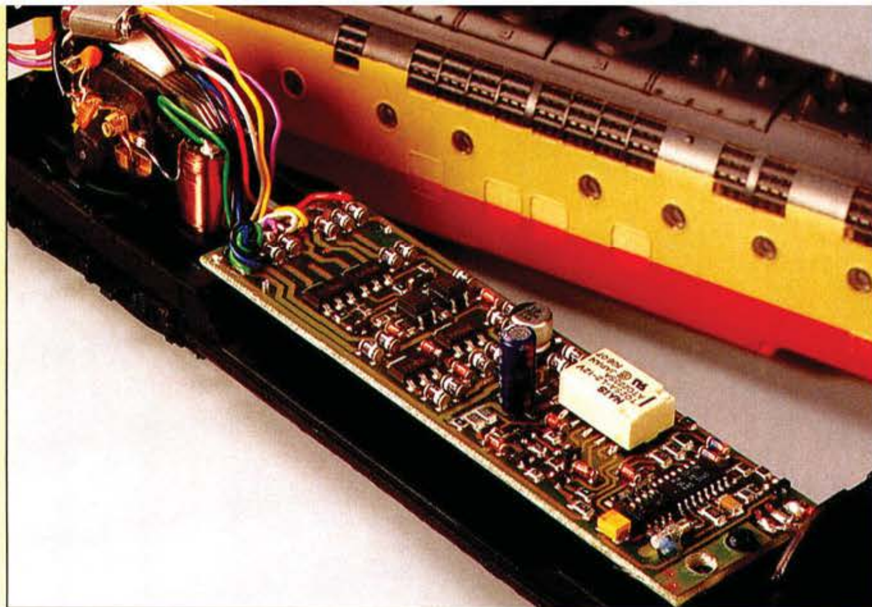
Der innovative TEE setzte aber auch preislich neue Maßstäbe. Eingefleischte TEE-Fans mußten ihren Sparstrumpf recht ordentlich schröpfen, bis das Prachtstück, das es zwischen 1966 und 1970 auch für Gleichstrombahner gab, über die heimische Anlage rollen konnte. Der für deutschen Geschmack eher exotische Triebzug verkaufte sich hierzulande aber nur zäh, zumal ab 1966 die brandneue DB-Lok E 03 und die Wagen des TEE „Helvetia" die neuen Stars im Märklin-Programm waren. Die Marketing-Strategen der schwäbischen Modellbahn-Schmiede suchten nach neuen Wegen, ihren TEE-Triebzug unters Volk zu bringen. Unter den Artikelnummern 3071 und 4071 schickten die Göppinger 1971 eine abgespeckte Version des TEE-Zuges ins Rennen um die Käufergunst. Die aufwendige Innenbeleuchtung fiel genauso wie die feine Bedrukkung des Modells dem Rotstift zum Opfer, und die Fenstereinsätze hatten ohne den silbernen Rand allenfalls noch den Standard späterer Primex-Modelle, die es in jedem Kaufhaus gab.

Viele Märklin-Fans vermuteten in der Modelländerung zunächst einen Zusammenhang mit der Eisenbahn-Kata-

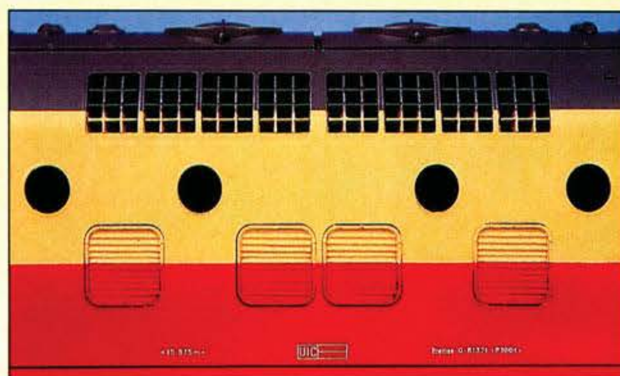
Aus der Vogelschau werden die Unterschiede zwischen dem maßstäblichen Lemaco-TEE (links) und dem verkürzten Märklin-Modell noch deutlicher.

strophe von Aitrang, bei der ein Schweizer Triebzug der Bauart RAm verunglückte. Märklin präsentierte das neue anonyme TEE-Modell ohne Bauartnummer allerdings schon auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1971, wenige Tage bevor der TEE „Bavaria“ in Aitrang entgleiste. Das Modell war demzufolge keine Reaktion auf das Unglück; Märklin wollte mit dem abgespeckten, deutlich preiswerteren Modell vielmehr neue Käuferschichten erschließen. Die Produktmanager in Göppingen hatten offenbar den richtigen Riecher. Trotz sparsamer Ausstattung entwickelte sich der neue Märklin-TEE zum Dauerbrenner. Fast zwanzig Jahre lang teilte sich der elegante Triebzug, die letzten drei Jahre sogar in vorbildgetreuen RAL-Farben, die Katalogseite mit dem klassischen DB-Schienenbus. 1989 schickte Märklin das einstige, mittlerweile aber betagte Schmuckstück aufs Abstellgleis. Der Zug war wie beim Vorbild längst auch zum Mythos unter Modellbahnern geworden. Innerhalb kürzester Zeit waren die letzten Exemplare im Handel ausverkauft. Ein Nachfolger für den TEE-Klassiker war nicht in Sicht. Die Modellgeschichte des eleganten Schweizers mit holländischer Schnauze schien zu Ende geschrieben.

Auf ein vor rund 15 Jahren angekündigtes Spur-0-Modell des RAm, das ein Schweizer Kleinserienhersteller fertigen wollte, warten die Modellbahner bis heute. Die Liebhaberpreise für den Märklin-TEE stiegen unterdessen; auf Börsen und Auktionen war das Modell immer seltener zu haben, und an eine Renaissance des Klassikers glaubte niemand mehr. Zweifler am zweiten Frühling des Märklin-TEE wurden bei der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar 1995 eines Besseren belehrt. Am Märklin-Stand sorgte die Neuauflage des TEE-Triebzugs für eine kleine Sensation und fast auch für einen kleinen Skandal. Der Göppinger Modellbahn-Gigant präsentierte eine als TEE „Bavaria“ beschriftete Nachbildung des RAm 501. Ein Modell genau des Zuges,



Die „Delta"-Elektronik steuert im Märklin-TEE die Fahrtrichtung, den Lichtwechsel und den jeweils vorauslaufenden Schleifer.



Feingeätzte Dachventilatoren und Lüftergitter erlauben nur beim Lemaco-Modell einen Blick ins Innere des Maschinenraums.

der 24 Jahre zuvor die Katastrophe von Aitrang verursachte. Mancher Messebesucher empfand das Modell als pietätlos, andere verstanden das Modell als späte Hommage an die Opfer der Unglücksfahrt vom 9. Februar 1971 (siehe auch Seite 12). Die Göppinger Firma zog aus der Diskussion ihre Konsequenzen, zumal die niederländischen Märklin-Fans nach fast dreißig Jahren endlich auch ein Modell des Zuges nach holländischem Vorbild wollten. Seit November 1995 gibt es den niederländisch-schweizerischen TEE-Triebzug als Sonderserie im Export-Programm, jetzt aber als DE 1001 der NS bezeichnet.

Der neue TEE ist aber nicht bloß eine Replika des Zuges aus den sechziger Jahren, die Märklin-Techniker leisteten gründliche Modellpflege. Den stromfressenden Scheibenkollektor-Motor ersetzte Märklin durch den Standardmotor mit Trommelkollektor. Statt dem komplizierten Relais steuert jetzt ein wartungsfreies Delta-Modul Fahrtrichtung und Lichtwechsel. Wie schon beim Vorgänger nimmt der jeweils vorauslaufende Schleifer den Strom auf. Neben der Innenbeleuchtung spendierten die Konstrukteure dem Zug jetzt auch eine Inneneinrichtung. Und auch ein Problem, mit dem Besitzer älterer TEE-Züge bisweilen zu kämpfen hatten, bekam Märklin in Griff. Hatte sich bei den alten Kunststoffen der Weichmacher verflüchtigt, verformten sich die Gehäuse des Zuges zum Teil erheblich. Ein neuer Kunststoff sorgt beim aktuellen TEE für vollendete und vor allem bleibende Formen. Beim Finish zeigte Märklin, daß der Zug durchaus auf dem Stand der Zeit ist. Eine lupenreine Beschriftung und saubere Farbtrennkanten, in den siebziger Jahren nicht immer Standard, zeigen deutlich die Unterschiede zum alten TEE-Modell.

Der Märklin-TEE hat auf der Nürnberger Messe 1995 aber einen Konkurrenten bekommen, der alles bisher Dagewesene in den Schatten stellt. Freunden exklusivster Eisenbahnmodelle präsentierte die schweizerische Messing-Manufaktur Lemaco das erste Handmuster des absolut maßstäblichen niederländisch-schweizerischen TEE-Triebzuges in der Baugröße H0. Bis Januar 1996 fertigte die Firma Lemaco 240 Exemplare des edlen Renners, den sie zusammen mit der holländischen Firma Philotrain vertreibt. 70 weitere Exemplare sind als „Northlander" im blau/gelben Finish der Ontario Northland Railway zu haben. Sämtliche Modelle bestehen aus über 800 Teilen und sind ausschließlich aus Messing von Meisterhand zusammengelötet. Zwei fünfpolige Präzisionsmotoren sorgen im Maschinenwagen für seidenweichen und kraftvollen Vortrieb. Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung der Stirnlampen sowie eine komplette Inneneinrichtung und -beleuchtung sind bei Lemaco-Modellen eigentlich nicht erwähnenswert. Wie beim Märklin-Modell nimmt der jeweils vorauslaufende Wagen den Strom auf. Allerdings braucht der 1135 Millimeter lange und 1814 Gramm schwere Triebzug Platz. Kurven mit einem Radius von 540 Millimetern sind das Mindestmaß für den Edel-TEE. Wer noch ein Exemplar des rund 5000 Mark teuren Luxuszuges ergattern will, sollte sich beeilen. Lemaco hat die Züge zwar erst Anfang Januar ausgeliefert, erfahrungsgemäß sind die hochwertigen Messing-Modelle meist in kürzester Zeit ausverkauft. Und wer weiß, wann sich wieder einmal ein Hersteller des eleganten niederländisch-schweizerischen TEE-Triebzugs erinnert. *Thomas Hornung*

Fotos: Daniel Wietlisbach (3)

Wer ist an diesem Fahrzeug interessiert?

Betrifft: Güterwagen in Ratingen

Bei einem Spaziergang entdeckte ich diesen ehemals gedeckten Güterwagen der DB, der auf einem Abstellgleis des Güterbahnhofs Ratingen West steht. Da diese Fläche nun für jedermann zugänglich ist und bereits spielende Kinder den Wagen von innen teilweise bemalt haben, stelle ich mir die Frage, ob wirklich kein Verein oder Museum an diesem Wagen interessiert ist. Es wäre doch sehr schade, wenn dieser Güterwagen hier stehenbleiben müßte, denn die DB AG wird hier wohl auch bald diverse Gleise entfernen.

Martin Mast
45329 Essen



Vom Verfall bedroht: Güterwagen in Ratingen

DB AG schadet sich und anderen

Betrifft: Heft 1/96, Abseits-Falle

Es hat wahrhaftig den Anschein, als handele die DB AG bewußt nach der Maxime, möglichst viel Infrastruktur in den neuen Bundesländern zu zerstören. Es geht ja nicht nur darum, daß die DB mit völlig überhöhten Preisen im Cargo-Bereich nicht konkurrenzfähig ist. Sie schadet damit sich selbst (die Fahrgäste dürfen das dann per Fahrpreiserhöhungen ausbaden) und der Umwelt.

Hannes Breitenbach
01309 Dresden

TV-Tips nicht immer zutreffend

Betrifft: Programm-Vorschau

Ich muß mit Verwunderung feststellen, daß Ihre TV-Tips bisweilen nicht zutreffend sind. Es war für einen Sonntag im Oktober eine Sendung der Eisenbahnromantik für 12 Uhr angekündigt. In der Fernsehzeitschrift war eine andere Sendung angegeben, die dann auch kam. Dann sollte es im NDR am 27. November um 8.15 Uhr einen Film über die Papenburger Moorbahn geben – auch diesmal kam etwas anderes. Ich frage mich nun, ist dem Redakteur ein Irrtum unterlaufen, oder erhält er von den Sendern falsche Auskünfte?

Edgar Schmidt
26655 Westerstede

Die Redaktion bezieht ihre Informationen aus den Vorschauen der jeweiligen Sender. Nach Redaktionsschluß vorgenommene Programmänderungen können leider nicht berücksichtigt werden.

Berechnungen nicht wirklichkeitsgetreu

Betrifft: Heft 12/95, Gleisplanung mit WinRail 3.1

„Gut geplant ist halb gewonnen", dachte sich auch mein Sohn und erwarb die Vollversion von WinRail 3.1 zur Planung des Anlagenumbaus einer Fleischmann-Piccolo-Anlage. So angenehm das Programm in der Bedienung war, so unbrauchbar war das Ergebnis! Die ausgedruckten Gleisabstände stimmten nicht mit der Wirklichkeit überein. Bei Fleischmann-Piccolo ergibt sich ein Normalabstand von 33,6 mm. Zeichnet man die entsprechenden Gleisverbindungen mit WinRail 3.1, beträgt der Gleismittenabstand jedoch lediglich rund 29,4 mm. Auf meinen Hinweis teilte der Autor mit, daß sich die Berechnungen seines Programms exakt an die Angaben von Fleischmann halten. Des Rätsels Lösung habe ich noch nicht entdeckt. Daß die Angaben von Fleischmann zur Gleisgeometrie ungenau sind, kann ich mir eigentlich nicht vorstellen.

Karl Gotsch
72270 Baiersbronn

In Ihrem Bericht heißt es, daß das Progamm auch auf älteren 386er Rechnern läuft. Dazu muß ich sagen, daß es sogar auf meinem 286er Rechner läuft. Ich besitze einen älteren 286er vom Typ Schneider Euro AT II mit einer 40 MB Festplatte und 4 MB Hauptspeicher, DOS 5.0 und Windows 3.1.

Richard Gentner
88348 Saulgau

Hersteller-Werbung gehört ins Fernsehen

Betrifft: Mangelnder Modellbahner-Nachwuchs

Landauf, landab hört man alle Hersteller über mangelnden Modellbahner-Nachwuchs klagen. Woran liegt es? Mir fällt auf, daß fast ausschließlich in der Fachliteratur geworben wird. Wer jedoch kein Modellbahner ist, der liest diese Zeitschriften auch nicht. Jedes unsinnige und brutale Spielzeug wird im Fernsehen beworben. Wo ist die Modellbahn? Also Hersteller, zeigt Mut und geht in die TV-Werbung, zeigt dort den Kids eure Produkte, und der Nachwuchs kommt!

Dieter Stetter
64319 Pfungstadt

Währungsunion wirft ihre Schatten

Betrifft: Heft 1/96, Standpunkt

Man tut den französischen Eisenbahnern meines Erachtens Unrecht, wenn man ihren Streik lediglich auf die Erhaltung überholter Privilegien reduziert. Sie streiken ebenso wie viele andere Franzosen vor dem Hintergrund des geplanten Sozialabbaus, der alle Bevölkerungsgruppen trifft. Die Sparpläne der Regierung sollen den Staatshaushalt bis zur Europäischen Währungsunion 1999 konsolidieren.

Andrea Hoppenstedt
06130 Halle

Mehr Informationen zum Nahen Osten

Betrifft: Heft 12/95, Friedens-Bewegung

Es freut mich, daß Sie nicht nur über Eisenbahnen in Europa berichten, sondern auch über die im Nahen Osten. Lesern, die mehr über die Eisenbahngeschichte in dieser Region erfahren wollen, kann ich folgenden Literaturtip geben: Walter Pick: Heinrich August Meißner Pascha und seine Bahnbauten im Nahen Osten 1901–1917. Jahrbuch des Instituts für Deutsche Geschichte, Bd. 4 (1975). Tel Aviv, 1975.

Thorsten Walter
29525 Uelzen

Bildunterschriften sind ungenau

Betrifft: Heft 12/95, Rollenspiel

In der Titelgeschichte sind einige Fehler enthalten. Richtig muß es heißen, daß der Bahnverkehr auf dem Streckenast Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein am 20. Oktober 1971 eingestellt wurde. Bei den Abbildungen auf Seite 18 handelt es sich um die Schmalspur-Strecke Lommatzsch – Döbeln und um den GmP, der aus Frauenstein in Richtung Klingenberg-Colmnitz fährt.

Klaus Kröher
01738 Colmnitz

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben. Wir lesen jeden Brief sehr aufmerksam und beherzigen Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bitte haben Sie Verständnis, daß aus Platzgründen nicht alle Briefe abgedruckt oder ausführlich beantwortet werden können und daß sie auch bei Abdruck gekürzt werden müssen.

Neuheiten aus der Modellbahnwelt



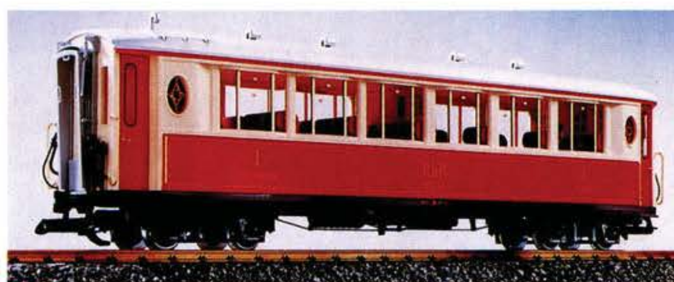
Brawa: 234 in H0

Mit drei Maschinen der Baureihe 234 testete die Reichsbahn Motoren von Caterpillar, Krupp und Kolomna. Die drei Lokomotiven, die sich neben der Beschriftung auch durch Lüfteranordnung, Fenster und andere Details unterscheiden, gibt es jetzt als Set bei Brawa. Ein Fahrzeug verfügt über einen Motor, die anderen können motorisiert werden.









Lemaco: 45 in N, BBÖ-113.02 und ÖBB-33 106 in H0

Für den schweren Güterzugdienst entwickelte Henschel 1938 die 1'E1'h3-Lokomotive der Baureihe 45, von der bis 1941 28 Maschinen gebaut wurden, ehe die Produktion wegen der Kriegsereignisse stoppte. Die 45 001 und 002 mußten 1945 wegen Kriegsschäden ausgemustert werden, die 45 024 gelangte zur Reichsbahn. Die übrigen Maschinen verblieben bei der Bundesbahn, die am 3. März 1969 die letzte Maschine ausmusterte. Die 45 010 steht heute im Verkehrsmuseum Nürnberg. Lemaco produziert die 45 012 und 020 in Reichsbahn-, die 45 002 in DB-Beschriftung im Maßstab 1 : 160. In H0 erscheinen Modelle der BBÖ-113.02, der **DRG-33 102** und der ÖBB-33 106. Die Vorbilder entstanden zwischen 1923 und 1928 und leisteten 1800 PS. 60 Lokomotiven gleichen Typs fuhren als Os 24 bei der Polnischen Staatsbahn.

LGB: LCE und RhB-Salonwagen

Eine gelungene Überraschung präsentiert Lehmann allen Schmalspurfreunden, die ihr Hobby nicht so verbissen sehen: Von nun an dreht der vom ICE abgeleitete „Lehmann-City-Express" (LCE) auf Gartenbahnen seine Runden. Der dreiteilige Zug besteht aus einem motorisierten Triebkopf, einem Mittelwagen und einem unmotorisierten Triebkopf. Mit digitaler Geräuschelektronik stattet Lehmann die beige-rot lackierte **ÖBB-Diesellok Baureihe 2095** aus. Von der Rhätischen Bahn stammt der Salonwagen, der in Sonderzügen eingesetzt wird. Ferner produziert Lehmann einen **vierachsigen DR-Reisezugwagen** sowie einen **Güterwagen** zum Transport von Seefischen. Das **Startset** für das LGB-Lenz-Mehrzugsystem enthält eine Zentraleinheit, eine Lokmaus und eine zweiachsige Schöma-Diesellok. Einem Gesetz verdanken Gartenbahner das **Stellwerkhäuschen mit Fahrregler**: Transformatoren dürfen nicht im Freien betrieben werden, die Steuerung der Loks erfolgt von einem separaten Regler aus.

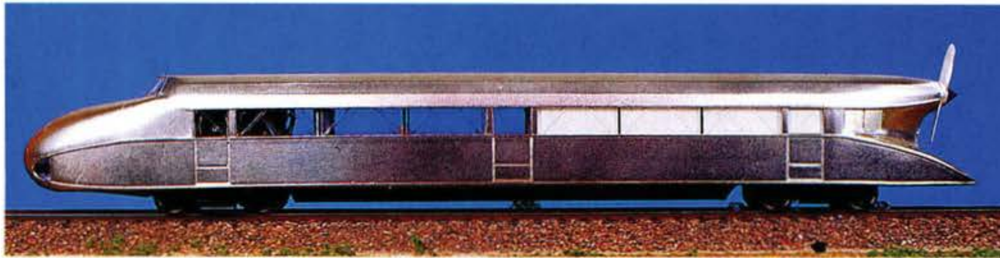


Roundhouse LGB: Live Steam-Schlepptenderlok

Zu Preisen, die mit herkömmlichen großen LGB-Loks konkurrieren können, bietet Roundhouse zwei Live Steam-Modelle an, die **Dampfstraßenbahn**, auch „Entenmörder" genannt, und eine ehemalige Heeresfeldbahn-Schlepptenderlok mit der Achsfolge C und zweiachsigem Holztender. Jede Lok wird im Werk neun Stunden unter Dampf eingefahren. Bezug: A. & A. Bretzler, Schumannstraße 23, 71034 Böblingen, Tel. (07031) 67 19 88, Fax 67 46 88.

Alle Neuheiten, zu denen es aus Platzgründen keine Abbildungen gibt, sind fettgedruckt.







Märklin: Schienenzeppelin, 18.1 in H0

Noch im Stand beginnt sich der zweiflügelige, echt silberne Propeller des Märklin-Schienenzeppelin zu drehen, und es vergeht einige Zeit, bis sich das Fahrzeug langsam in Bewegung setzt. Das Modell verfügt über ein eingebautes Delta-Modul, wie die ebenfalls neue 18 128. Die Baureihe 96 erscheint jetzt leicht verändert als bayerische **Gt 2 x 4/4** in blauem Lack. Als Variante produziert Märklin die **T 5** der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.



Fleischmann: Kranzug in N

Der vierteilige DB-Kranzug von Fleischmann piccolo besteht aus dem 90 Tonnen-Dampfkranwagen, dem Kranschutzwagen, dem Kranausleger-Stützwagen und dem Gegengewichtswagen. Alle Modelle des insgesamt 24 Zentimeter langen Zuges sind einzeln und im Set erhältlich. Die Bedruckung entspricht dem Aussehen in Epoche III.



Beu TT: Fleischkühlwagen Klaas und Pitsch

Maximal 300 Stück produziert Beu vom Fleischkühlwagen Klaas und Pitsch in Baugröße TT. Das Grundmodell stammt von Tillig. Bezug: Peter Beu, Hüttseifen 36, 57572 Niederfischbach, Tel. (02734) 53 37, Fax 554 43.



NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT





Liliput: Tankwagenset in H0, ÖBB-Rollwagen in H0e

Vier gleiche Waggons mit unterschiedlichen Betriebsnummern findet man im VTG-Tankwagenset von Liliput. Der H0e-Rollwagen entstand nach österreichischem Vorbild.

Lok 14: FO-Personenwagen in Nm

Im letzten Betriebszustand Anfang der achtziger Jahre erscheinen die vierachsigen Personenwagen der Bauart B, welche die Furka-Oberalp-Bahn seit 1914 einsetzte. Lok 14 produziert das Messing-Modell in Baugröße Nm. Den **gedeckten Güterwagen Bauart Gbk-v** der Rhätischen Bahn gibt es jetzt auch im blauen „Cargo Domizil"-Lack. Bezug: Lok 14, Thalkirchner Straße 3, 80337 München, Tel. (089) 26 42 16, Fax 26 92 94.





Piko H0: Windbergwagen, Modernisierungswagen

Piko legt die Windbergwagen Bauart C sa 12 mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern neu auf. Außerdem erscheint der DR-Modernisierungswagen B4ge. Alle drei Fahrzeuge produziert Piko in Beschriftung der Epoche III.

Brawa: Leuchten in H0 und N

Neue **Stadtleuchten** – eine Bogenlampe und eine Ständerlaterne – präsentiert Brawa in Baugröße H0. Die **Bahnsteigleuchte „Harz"** erscheint in den Maßstäben 1 : 87 und 1 : 160.

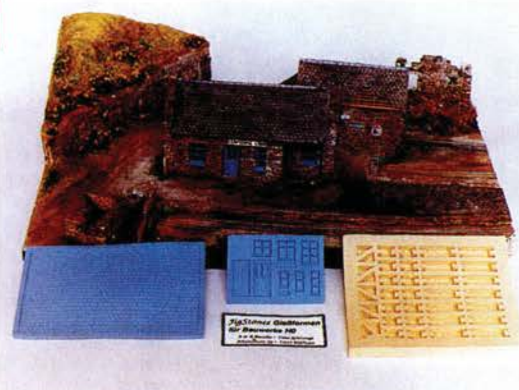


0-Scale-Models: Omk in 0

Den offenen Güterwagen der Gattung Omk, auch als O 10 Halle bezeichnet, gibt es jetzt in Spurweite 0 von 0-Scale-Models in drei Varianten: als Epoche-I-Fahrzeug aus Mecklenburg-Schwerin, als Epoche-II-Wagen der DRG und im Epoche-III-Lack der DB. Bezug: 0-Scale-Models, Schützenstraße 29, 21218 Seevetal, Tel. (04105) 63 50 18, Fax 63 50 20.

Bretzler: Gußformen in H0

Mit fünf Silikon-Formen für 118 Bauelemente kann der Modellbahner Wände, Türen und Fenster von Gebäuden selbst gießen und dann nach eigener Phantasie zusammensetzen. Als Gießmaterial kommen von Gips über Porcellin bis hin zu Epoxydharz alle Materialien in Frage. Bezug: A. & A. Bretzler, Schumannstraße 22, 71034 Böblingen, Tel. (07031) 67 19 88, Fax 67 46 88.





NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

US-Corner



Zwei A-Units der EMD F 7 in den Farben der Texas & Pacific.



Die B-Unit wird zwischen zwei A-Units gekuppelt.

Die 1939 erstmals vorgestellte F-Type der Electro-Motive Division (EMD) von General Motors gehört zu den erfolgreichsten Diesellokomotiven der Eisenbahngeschichte. Mehr als 50 Bahngesellschaften in den USA, in Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien und Australien kauften über 7700 Einheiten der in verschiedenen Versionen produzierten Baureihe. Durch die Mehrfachtraktion konnten die dieselelektrischen Maschinen besonders vielseitig eingesetzt werden. Reichten zwei A-Units mit Führerstand an jeweils einem Ende nicht aus, kuppelte man B-Units ohne Führerstand zwischen. Die nun entstandene Riesenlokomotive steuerte der Lokführer von einem der beiden Führerstände aus. Märklin produziert die EMD F 7 mit zwei angetriebenen A-Units und einer motorlosen B-Unit in den Farben der Texas & Pacific Railway. Das komplett aus Metall hergestellte H0-Modell verkaufen ausschließlich Fachgeschäfte, die der Märklin-Händler-Initiative angehören.

Dietz: Pendelelektronik

Die neue **Pendelelektronik** von Dietz kommt ohne zusätzliche Magnet- oder Gleiskontakte aus und eignet sich für alle Gleichstrom- sowie Digitalloks nach Lenz-Standard. Die Aufenthaltszeit an den Endbahnhöfen kann zwischen einer und 90 Sekunden betragen. Ferner bringt Dietz neue und überarbeitete Rollenprüfstände auf den Markt.



Herpa H0: Nutzfahrzeuge und ADAC-Trabi

Die beiden Renault- und VW-Feuerwehrwagen von Herpa entstanden nach französischem und österreichischem Vorbild, der Mercedes-Rettungswagen nach Frankfurter. Den mit Warnblinklicht ausgestatteten Trabant setzte der ADAC als Straßenwacht in Hessen und Thüringen ein. Ebenfalls neu im Angebot des Automodellherstellers ist der **Mercedes Benz E 280**. Der Mercedes Benz Sprinter erscheint als Bus und als Transporter, der **Mercedes Benz E 220** als Taxi, der Mercedes 207 D als Transporter einer Verleihfirma, der VW Passat CL als DB-Fahrzeug und Notarztwagen und der Renault Twingo als Polizeifahrzeug.

Kibri H0: Teleskopkran, Stellwerk Rottershausen

Neben dem **Liebherr-Teleskopkran LTF-1030-4** produziert Kibri **Schwerlastzugmaschinen** von MAN und Mercedes, ein **Langholz- und ein Silo-Fahrzeug**, den **Baukran SK 20** und eine **Vierachs-Zugmaschine der DB. Ebenfalls in H0 erscheinen das Stellwerk Rottershausen**, zwei **Spannbetonbrücken**, der **Bahnhof Paulinzella** (siehe Heft 11/1995), zwei **Bauernhäuser**, ein **Fachwerkhaus**, ein **Rathaus**, ein **ländliches Haus**, ein **Dorfbausatz mit Bahnhof**, das Set **„Ländlicher Marktplatz"** sowie zwei **Sets mit Kühen**.

Piko H0: Kohlenhandlung

Piko produziert vier Bausätze – **Kohlenhandlung Grabowsky, Kohlenbansen, Kohlenkran und Förderband** mit weiterem Zubehör –, die zusammen eine attraktive Kohlenhandlung für Anlagen im Maßstab 1 : 87 ergeben.

Rietze H0: Busse von Mercedes und Kässbohrer

Als Neukonstruktionen stellt Rietze den **Mercedes O 350**, den **Kässbohrer Setra S 315 UL** und den **Ford Fiesta** im Maßstab 1 : 87 vor. Außerdem erscheinen Varianten verschiedener Ford- und Audi-Modelle, des **Mercedes O 303**, des **Neoplan Skyliner** und des **Iveco EuroTech**.



Pola H0: Geisterhaus, Gaswäscher

Eine verfallene Gründerzeitvilla mit verbretterten Fenstern, eingestürztem Schornstein und stark bewachsener Fassade stellt Pola als „Geisterhaus" vor. Ferner erscheint der Gaswäscher, in dem das Gas von verschiedenen Schadstoffen befreit wird.



Thor: Nutzfahrzeuge in H0

Verschiedene Nutzfahrzeuge aus russischer und DDR-Produktion bietet der Modellautovertrieb Thor. Die russischen Modelle – der ZIL 131, der MAZ 503 und der Ural 375 D/4320 – stammen von russischen Kleinserienherstellern. Die IFA-Fahrzeuge – G 5 und W 50 L-LDK – sind Umbauten von s.e.s.-Modellen. Bezug: Modellautovertrieb Thor, Friedrich-Naumann-Straße 33 c, 16816 Neuruppin, Tel. (03391) 39 78 84, Fax 39 78 35.



Vollmer N: Pilzstellwerk, Kaiser-Franz-Josefs-Hütte

Die bereits aus Baugröße H0 bekannten Modelle des Pilzstellwerks Waldbronn und der Kaiser-Franz-Josefs-Hütte gibt es jetzt auch im Maßstab 1 : 160.

Zimo: Fahrstraßen-Software

Mit neuer **Software** und einen in das Fahrpult MX 2 einsetzbaren Eprom können nun auch Fahrstraßen über die bekannten Zimo-Fahrpulte definiert und abgerufen werden. Ferner kommt das **Gleisabschnitts-Modul MX 9** auf den Markt, das acht Blockstellen kontrolliert und steuert.

Neuer Katalog: Vollmer

Der neue **Katalog** von Vollmer bietet auf 178 Seiten einen umfassenden Überblick über das H0-, N- und Z-Programm des Stuttgarter Herstellers.

TERMINE + TREFFPUNKTE

Die häufigsten Adressen

Die Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen numeriert.
1: Eckhard Hasse, Kuckuckshöhe 12, 31061 Alfeld, Tel. (05181) 259 35, Fax 42 84.
2: Henning Herzog, Märkische Allee 242, 12679 Berlin, Tel. (030) 545 22 94.
3: M. & R.P. Cremer, Bismarckstraße 16, 40721 Hilden, Tel. (02103) 511 33, Fax 529 29.

Vorbild

Sa 10.02. und So 11.02.

Fahrtag auf der Museumsbahn Schönheide – Neuheide. Infos: Museumsbahn Schönheide/ Carlsfeld, Am Fuchsstein-Lokschuppen, 08304 Schönheide, Tel./Fax (037755) 43 03.

So 11.02.

Winterdampf in Schwaben: Mit der 50 3576 und der 52 8079 auf der Mittelschwabenbahn von Günzburg nach Krumbach. Weiterer Termin: 10.03. Infos: Schwaben Dampf Neuoffingen, Am Bahnhof, 89362 Neuoffingen, Tel. (07324) 419 44.

Di 13.02. bis So 25.02.

Auf schmaler Spur zwischen den Pyrenäen und Andalusien. Infos: DGEG, Winfried Rauschkolb, Postfach 102045, 47410 Moers.

Fr 16.02. bis So 18.02.

Probstzella – Eisfeld mit 95 1016 und Gmp. Infos: Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, Matthias Warstat, Bonhoefferstraße 5, 04129 Leipzig.

Sa 17.02. und So 18.02.

Dampfbummelzüge mit Baureihen 387.0 und 475.1 der CD auf der Strecke Brno – Ceska Trebova. Infos: Rainer Macht, Hahnenkamp 14 c, 18069 Sievershagen.

So 18.02.

Winterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Infos: MBB, Weg zum Hutberg 5, 06295 Lutherstadt Eisleben.

Di 20.03.

Fasnet-Expreß von Heilbronn über Stuttgart und Geislingen nach Rottweil mit der 01 066. Infos: Bayerisches Eisenbahnmuseum, Bernd Kunder, Tel. (0711) 318 06 55.

Sa 24.02.

Winterfahrt Wernigerode – Brocken mit der 99 6101 und 5901. Infos: IG HSB, Volker Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel. (03943) 223 61.

Modellbahn

Sa 27.01. und So 28.01.

Fahrbetrieb auf 70 H0-Modulen in der Tagesschule Dönberg, Höhenstraße 56, 42111 Wuppertal, Tel. (0202) 77 11 70.

So 28.01.

Modellbahnmarkt in der Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstraße 15, 41061 Mönchengladbach. Weitere Termine: 21.04., 16.06. (3).

Modellbahnbörse im großen Rotkreuz-Saal, Nunnenbeckstraße 47, 90489 Nürnberg. Weitere Termine: 31.03., 29.09., 24.11. Infos: Tel. (0911) 530 10, Fax 530 12 98.

Modellbahnmarkt in der Stadthalle, Schloßwall 1-9, 49074 Osnabrück. Weiterer Termin: 21.04. (3).

Modellbahnbörse in der TG-Halle, Sportplatzstraße Ecke Ahornweg, 66386 St. Ingbert-Rohrbach. Infos: MEC St. Ingbert, Jürgen Quirin, Bruchwiesenstraße 85, 66280 Sulzbach-Neuweiler, Tel. (06897) 42 54.

Modellbahnmarkt im Michaelshaus, Hochstraße 47, 45894 Gelsenkirchen-Buer. Infos: MEF Gelsenkirchen, Tel. (0209) 753 23, Fax 34 98 60.

Sa 03.02. und So 04.02.

Modellbahnausstellung in der 6. Grundschule Hellersdorf, Kastanienallee 118, 12627 Berlin. Infos: VFB, Achim Schüler, Rosenbecker Straße 50, 12689 Berlin, Tel. (030) 937 23 40.

So 04.02.

Modellbahnbörse im Kulturzentrum Pentacon, Schandauer Str. 64, 01277 Dresden (2).

Modellbahnmarkt im städtischen Saalbau, von-der-Kuhlen-Straße, 58642 Iserlohn-Letmathe (3).

Modellbahnmarkt im Heimathaus, Schloßstraße/Luisenstraße, 56564 Neuwied. Weiterer Termin: 12.05. (3).

Sa 10.02. bis So 18.02.

Modellbahnausstellung im Technischen Halloren- und Saline-Museum, Halle/Saale. Infos: EMC 78, Gerd Otto, Zerbster Straße 33, 06124 Halle, Tel. (0345) 64 99 46.

So 11.02.

Modellbahnbörse im Kultur- und Tagungszentrum 06406 Bernburg (1).

Modellbahnbörse im Freizeitforum Marzahn, Marzahner Promenade 55, 12679 Berlin (2).

Modellbahnmarkt in der Münsterlandhalle, Albersloher Weg, 48155 Münster. Weiterer Termin: 30.06. (3).

Modellbahnbörse in der Niederrheinhalle, An de Tent 1, 46485 Wesel. Weiterer Termin: 16.05. (3).

Sa 17.02. bis So 25.02.

Modellbahnausstellung in der Liebknecht-Schule, Welsleber Straße, 39218 Schönebeck. Infos: Eisenbahn-Club Schönebeck, Jürgen Krebs, Gethsemanestraße 2, 39249 Barby, Tel. (039298) 32 45.

So 18.02.

Frühjahrstauschmarkt des JMC Magdeburg. Infos: Gerecke, Str. D 27, 39118 Magdeburg, Tel. (0391) 71 21 40.

Modellbahnbörse in der Börse, 01640 Coswig (1).

So 25.02.

Modellbahnbörse im Kultur- und Kongreßzentrum Gera (1).

Modellbahnmarkt im Congress-Centrum West, Kennedy-Ufer (am Messeturm), 50679 Köln. Weitere Termine: 28.04., 09.06. (3).

Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt daher keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Willkommen in Nürnberg!

Selbstverständlich nimmt der MODELLEISENBAHNER wieder an der Nürnberger Spielwarenmesse teil, die vom 1. bis 7. Februar stattfindet. Die Redaktion des MODELLEISENBAHNER freut sich auf zahlreichen Besuch in Halle D, Stand 3-15. Herzlich Willkommen!

TV TIPS

„Eisenbahn-Romantik" wird donnerstags um 18.50 Uhr auf Südwest 3 gesendet. Wiederholung: Mittwoch 16.00 Uhr, auch über Astra. Donnerstag-Termine:

1.2.: Im DB-Archiv gekramt; 8.2.: Nürnberger Spielwarenmesse; 15.2.: Der TEE; 22.2: Nähe durch Schnelligkeit – das Eisenbahnkonzept der EU; 29.2.: The Glorious Years – die Blütezeit der Dampfloks in England.

„Eisenbahn-Romantik" auf 3sat:

6.2., 16.20 Uhr; 13.2., 27.2., 16.15 Uhr; 20.2., 15.55 Uhr.

„Berliner S-Bahn" in der ARD:

3.2., 4.55 Uhr; 17.2., 5.25 Uhr; 29.2., 4.10 Uhr.

„Madagaskar – Mit der Bahn von Antananarive nach Tamatave":

18.2., 16.30 Uhr im Ersten.

„Einsteigen und Türen schließen! Hauptbahnhof Köln":

18.1., 11 Uhr auf WDR 3.



Schöne Aussicht

Anton Laux wettete 1947, den Kölner Hauptbahnhof in HO bauen zu können. Daraus wurde eine Riesenanlage mit zweieinhalbstündigem Vorführprogramm.

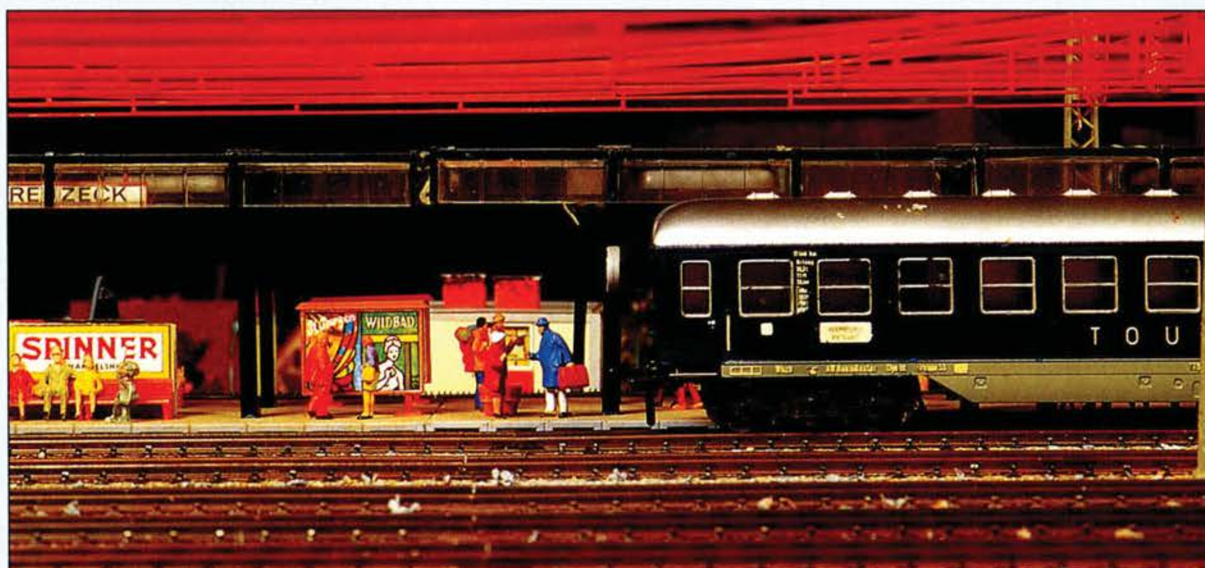
„Jetzt ändere ich nichts mehr!“ Anton Laux ist sich da sicher. Schließlich arbeitete er rund fünfzig Jahre an seinem Werk, die letzten 17 Jahre fast täglich mit nur wenigen Unterbrechungen. Im Mittelpunkt stand von Anfang an der Kölner Hauptbahnhof, wie er in den 30er Jahren aussah. Um den Bahnhof herum wuchsen nach und nach

Für den Kegelberg auf dem Gerolsteiner Anlagenteil baute Anton Laux einen Sendemast und ein attraktives Ausflugslokal.



Das Gebäude des alten Kölner Hauptbahnhofs bildete vor fast fünfzig Jahren den Ausgangspunkt des Anlagenbaus.

Am Güterbahnhof Köln-Gereon verzweigen sich die Strecken. Ein Touropa-Zug der sechziger Jahre durcheilt die Station.



ausgedehnte Gleissysteme, Stadtviertel, Ortschaften, Eisenbahnstrecken und Landschaften aus der Eifel und dem Schwarzwald. Mit einer Gesamtfläche von 167 Quadratmetern entwickelte sich die Anlage zu einer der größten in Deutschland.

Wer sich für die Geschichte des alten Köln interessiert, kommt bei Anton Laux auf seine Kosten: Vom ehemaligen Kölner Hauptbahnhof, von der früheren Hohenzollern-Brücke, vom einstigen Deutzer Messegelände und vom Güterbahnhof Gereon existieren nur noch die Laux-Modelle. Der Landschaftsverband Rheinland, Köln-Deutz, möchte die Anlage schon deshalb unter Denkmalschutz stellen.

Bereits 1947 entstand sein großer Plan, der Anton Laux zunächst nur Kopfschütteln und mitleidiges Lächeln einbrachte. Die Arbeitskollegen zweifelten an dem Vorhaben und an dem Verrückten, der davon nicht mehr abzubringen war. Am Ende gab es eine Wette. Selbst das in der Nachkriegszeit bescheidene Angebot an Modellbahn- und Bastelmaterial konnte Anton Laux nicht schrecken. Bald erkannte er, wie vielseitig sich beispielsweise Sägemehl verwenden läßt: Je nach Größe der Späne eignet es sich für Grünflächen, um Laubbäume zu beflocken oder ganz einfach nur als Ladegut. Aus Pappe und Vierkanthölzern mit einem Querschnitt von zehn mal zehn Millimetern entstanden die Häuser. Für das Bahnhofsgebäude verwendete der Bastler Sperrholz- und Hartfaserplatten.

1954 verblüffte Anton Laux die ungläubigen Kollegen mit dem fertigen Modell und gewann die Wette. Auf einer Größe von zehn mal sechs Metern präsentierte er den alten Kölner Hauptbahnhof mit neun Bahnsteiggleisen. Doch auch die Hohenzollern-Brükke, die Bauten der Deutzer Messe, den Rheinbogen und die Stadthäuser hatte Laux nicht vergessen. Da viele dieser Vorbilder den Bombenangriffen im Krieg zum Opfer fielen, entstanden die Modelle nach Luftbildaufnahmen aus den dreißiger Jahren. Über die dreiportalige Rheinbrücke führten, wie in der Vorkriegszeit, vier Gleise und eine Straße samt Straßenbahn. Auf dem Rhein schwammen zumeist selbstgebaute Schiffe. Der Messeturm mit Rundumlicht und origi-



Auch die zahlreichen Brücken im Schwarzwald-Teil konstruierte Anton Laux ausnahmslos in seiner Blankenheimer Werkstatt.

Die Gleise von Köln-Gereon mußten im Modell zwar verkürzt werden, dennoch entstand ein riesig wirkender Bahnhof.





Der kleine Friedhof auf dem Schwarzwald-Teil der riesigen Anlage wurde erst in den letzten Jahren fertiggestellt.

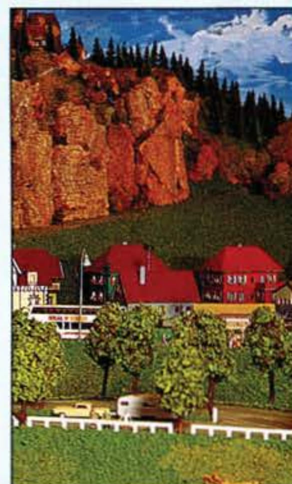
nalgetreuer „4711"-Werbung bildet bis heute einen Blickfang. Blinklichter zeichnen das bekannte Markensymbol abwechselnd von links und von rechts an den Turm. Züge, die den Hauptbahnhof über die Hohenzollern-Brücke verließen, fuhren in einen Schattenbahnhof. Von dort aus gelangten sie auf unterschiedlichen Strecken über die entgegengesetzte Zufahrt zum Hauptbahnhof zurück.

Als Vorgesetzte von der Anlage erfuhren, schickten sie Anton Laux zwei Jahre lang mit seiner Modellstadt auf Tournee. Der für diese Zeit beurlaubte Laux gastierte in vielen Städten, so zu Pfingsten 1955 auch im alten Kölner Bahnhof. Am Dienstag danach begann der Abriß des Vorbilds; das Modell dagegen steht noch heute.

Als Anton Laux in den Vorruhestand ging, schlug seine Frau vor, nach einer Halle zu suchen, um die Kölner Anlage weiter auszubauen. 1978 fand sich in Blankenheim in der Eifel ein geeignetes Grundstück. Auf einem Teil davon entstand ein Zweifamilienhaus, auf dem anderen die Modellbahnhalle. Bei der Gemeinde Blankenheim sicherte sich Laux per Option Nachbarparzellen und eine Straßenschleife für die Busse der Besucher. Als sich die Gemeinde in den achtziger Jahren nicht mehr daran hielt, das Nachbargrundstück verkaufte und die Straßenschleife verhinderte, sah sich Laux schwer enttäuscht.

Damit hatte er nicht gerechnet, als er das Kölner Ausstellungsstück in 43 Kisten verpackte und in die Eifel zog. Dort wieder aufgebaut, bildet dieser Teil mit einer Ausdehnung von neun Metern inzwischen den kürzeren Schenkel der L-Anlage. Der lange Schenkel mißt 25 Meter, an jeder Stelle ist das Schaustück sechs Meter tief. Das Ganze ruht auf insgesamt 23 Tischgestellen.

Als erstes Erweiterungsprojekt baute Anton Laux den ehemaligen Güter- und Verschiebebahnhof Köln-Gereon mit Ablaufberg. Im Vordergrund stehen die Güterhallen, im Hintergrund befindet sich ein Ringlokschuppen in einem künstlichen Berg. Der wurde beim Vorbild im Krieg errichtet und galt als bombensicher. Berg und Schuppen riß die Bundesbahn schon vor Jahren ab. Von der Abrißbirne verschont blieb jedoch das Stellwerksgebäude. Mit ihm verband Anton Laux auf seiner Anlage einen besonderen Clou: Im Inneren beherbergt das Modell ein Gleisbildstellwerk nach authentischem Vorbild. Preiser-Beamte beugen sich über das große Pult, die flackernden Schaltelemente signalisieren regen Betrieb.





Der Autozug rollt über die Hohenzollern-Brücke. Im Hintergrund gestaltete der Erbauer Motive des Messegeländes Deutz.

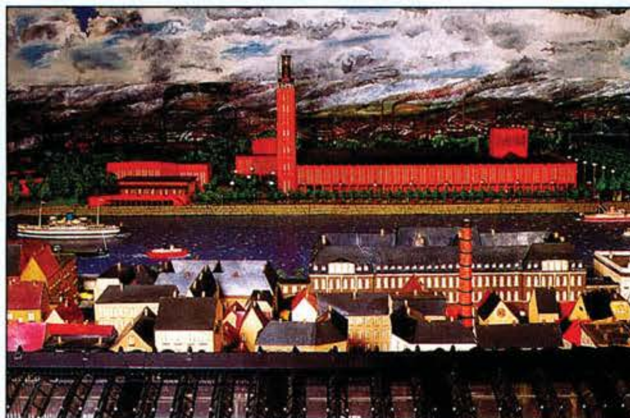
Seinen Plan, nach Gereon weitere Teile Kölns nachzubauen, gab Anton Laux auf. Zu viele Stadthäuser hätten entworfen und gebastelt werden müssen. Dafür entstanden zwei Anlagensegmente mit Bergstrecken im Schwarzwald und bei Gerolstein an der Bahnlinie Köln – Trier. Zum Thema Eifel gehören auch die geschickt modellierten Dolomit-Felsen, in der Realität die nördlichsten in Europa.

Anton Laux verlegte insgesamt 3228 Meter Gleise und 138 Weichen. 86 Signalabschnitte und 275 Relais steuern das Geschehen und sorgen für Sicherheit. Der Strom fließt über 42 Kilometer Kabel, 3000 Lämpchen illuminieren des Nachts Gebäude und Straßen. 4000 Tannen und 1282 überwiegend selbst gefertigte Laubbäume begrünen das Gelände. Auf den Gleisen fahren 128 Züge, die immer wieder in einem der fünf großen Schattenbahnhöfe verschwinden. Der größte unter ihnen hat 21 jeweils neun Meter lange Gleise. Jedes Gleis nimmt bis zu drei Züge hintereinander auf.

Exklusive Züge fanden stets das besondere Interesse von Anton Laux. So sorgen acht „Rheingold"-Garnituren in verschiedenen Versionen, sechs ICE, drei Orient-Express-Züge und sechs „Fliegende Hamburger" für Attraktivität auf den Schienen. Der „Adler" und die „Saxonia" blieben hingegen Einzelstücke. Der bestellte Hofzug des Kaisers vervollständigt demnächst das bunte Bild aus rund fünfzig Jahren Modellbahnentwicklung. Einige der 1947 erworbenen Maschinen fahren noch heute. Stolz präsentiert Anton Laux die HR 800, seine erste Schlepptenderlok, ein Märklin-Modell der Baureihe 01. Er baute sie zu einer fast echten Dampflok um, lange bevor es rauchende Modelle gab: Im elektrisch beheizten Schlepptender wird Wasser erhitzt und der Dampf über ein Rohr zum Schornstein geleitet. Selbst Modellfahrzeuge, die seit Jahrzehnten in keinem Katalog mehr auftauchen, drehen auf der Anlage unverdrossen ihre Runden. Der Besitzer freut sich über die erstaunten Gesichter anderer Modellbahnsammler, die Hersteller und Baujahr raten. Doch auch weniger spektakuläre Fahrzeuge und Zugverbände beeindrukken, wenn sie über die unendlich langen Strecken rollen. So legt Anton Laux gesteigerten Wert auf vorbildgerechte Ganzzüge. Kaum ein Besucher kann sich dem wirklichkeitsnahen Eindruck entziehen, wenn der lange, nur aus Talbot-Wagen bestehende Schotterzug oder ein schwerer Kohlezug an ihm vorbeirollen.

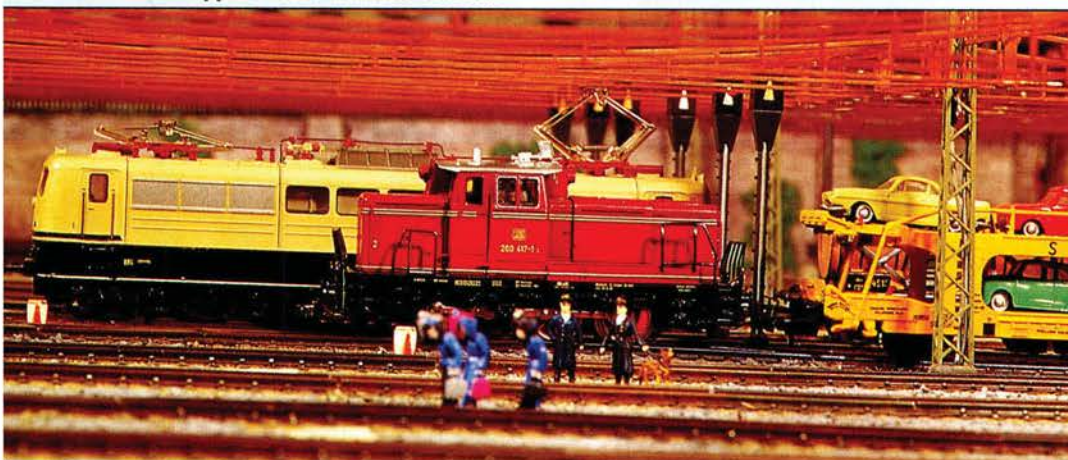
Besondere Leistungen vollbringen die Triebwagen der Nebenbahn: Sie müssen, bevor ihre Insassen die schöne Aussicht genießen können, einen Höhenunterschied von zwei Metern überwinden. Dann berühren sie fast die Hintergrundkulisse, die auf einer Grundfläche von 38 Quadratmetern die Land-

Dieser Bahnhof entstand nach dem Vorbild von Gerolstein an der Strecke Köln – Trier in der Eifel.



Über die Dächer Kölns, über den Rhein und die Deutzer Messe hinweg blickt man auf eine Kulisse mit Motiven aus dem Bergischen Land.

Trotz der riesigen Ausmaße seiner Anlage gestaltete Anton Laux auch kleinste Szenerien, so diesen Gleisbau-Trupp am Güterbahnhof Gereon.



schaft ins Unendliche zu verlängern scheint. Das monumentale Gemälde entstand in Kooperation: Während der Maler an der Wand arbeitete, dirigierte Anton Laux den Künstler von der Anlagen-Vorderkante aus, um größtmögliche optische Tiefenwirkung zu erzielen. Mit Ausnahme des imitierten Rheins fließt in allen Gewässern der Anlage echtes Wasser, gespeist aus einem 40 Liter Tank und betrieben von einer Elektropumpe. Ausgerechnet beim Besuch einer britischen Reisegruppe färbte sich das Wasser milchig. Darauf angesprochen, erklärte Laux, es handle sich um Rückstände aus einer Gerberei-Firma auf dem Berg. Die Gäste gaben sich mit dieser Erklärung zufrieden. Wochen später staunte der Anlagenbesitzer, als eine zweite Reisegruppe aus dem Königreich vorbeikam und die Umweltverschmutzung sehen wollte.

Auch ansonsten mangelt es der Modell-Landschaft nicht an spektakulären Details. So findet sich ein Abschnitt der berühmten Geislinger Steige, eine Großgärtnerei, ein Friedhof mit Kapelle und selbst die Schwarzwaldklinik. Dank vieler Einstiegsöffnungen – allein im Bereich Gerolstein gibt es 14 Luken – kommt Anton Laux gut an alle Gleisabschnitte heran.

Über die inzwischen weltweit bekannte Anlage berichteten ARD und ZDF, selbst türkische und japanische Fernsehstationen brachten Sendungen. Städteplaner und Architekten besuchen Anton Laux und studieren seine harmonische Landschaft. Vor zwei Jahren bot der Landschaftsverband Rheinland Anton Laux für sein Lebenswerk den Doktortitel an. Anton Laux lehnte bescheiden ab: Sei er 76 Jahre ohne diesen Titel ausgekommen, so brauche er ihn jetzt auch nicht mehr. Die sehenswerte Anlage im Schätzwert von 2,5 Millionen Mark brachte dem Modellbahner bisher nur wenig Einnahmen. Dafür gab es viel Geschäft mit Behörden und Ämtern. Die gesamte Halle mußte versichert und für den Ausstellungsbetrieb sanitäre Einrichtungen und Notausgänge geschaffen werden. Schließlich erschien auch noch das Finanzamt. Der viele Ärger führte zu ernsthaften gesundheitlichen Störungen. Doch inzwischen fühlt sich Laux wiederhergestellt.

Geht der Zeitplan auf, kann man das Lebenswerk des emsigen Tüftlers ab 15. April 1996 jeweils Sonntags von 14.00 Uhr an besichtigen. Anton Laux führt dann ein vollautomatisches Programm vor, das einen Tagesablauf samt Nachtbetrieb simuliert. Jede Minute verläßt ein neuer Zug den Kölner Hauptbahnhof. Das Spektakel soll zweieinhalb Stunden dauern. Von einer Tribüne aus verfolgen die Besucher das Geschehen. Anton Laux freut sich auf den Vorführbetrieb. Er und sein Lebenswerk sind leicht zu finden: Blankenheim liegt an der Bahnstrecke Köln – Euskirchen – Gerolstein – Trier. Wer mit dem Auto von Köln kommt, benutzt die Autobahn A 1 bis zum Ausbauende. Die Adresse lautet: Anton Laux, An der Leimkaul 13, 53945 Blankenheim / Eifel. Telefonnummer: 02449 / 661. Für die Betriebstage sucht er noch eine Rangierhilfe, die im Güterbahnhof Gereon Züge trennt und zusammenstellt. Nicht nur nach diesem Assistenten schaut Laux sich um, sondern auch nach jemandem, der die schützenswerte Anlage einmal weiterpflegen wird.

Dieter E. Gellermann

Lebenswerk

Der 1917 in Mayen geborene Anton Laux ging nach dem zweiten Weltkrieg zur Bundesbahn, arbeitete in einem Kraftwagen-Betriebswerk, dann als Lokführer im Rangierdienst und zuletzt als Beamter im technischen Dienst. Wenn er die Geschichte seines Lebenswerks erzählt, mischen sich nachdenkliche Töne in seine Erfolgsstory: Zu oft erfuhr er Neid, wurde enttäuscht oder gar seltener Fahrzeuge bestohlen. Doch weder mehrere Schlaganfälle noch Herzinfarkte konnten ihn von der Vollendung seiner Ideen abhalten.

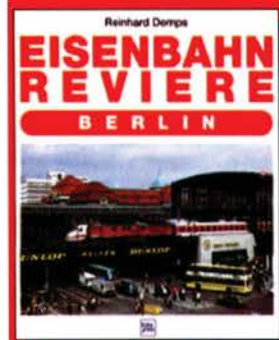




Anton Laux (rechts) gilt als klassischer Tüftler. Die Schaltzentrale seiner Anlage läßt sich öffnen.

Fotos: Daniel Wietlisbach

EISENBAHNEN IN DEUTSCHLAND



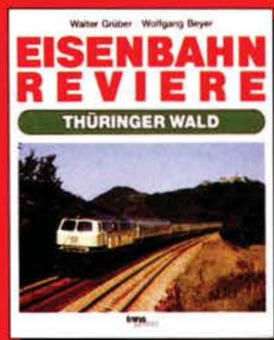
Reinhard Demps
Berlin
Geschichte, Einsätze und Betriebsmittel der Eisenbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn.
160 Seiten, 162 sw-Abb., 23 Farbabb., 8 Zeichnungen, 19 Karten, gebunden
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **71011**



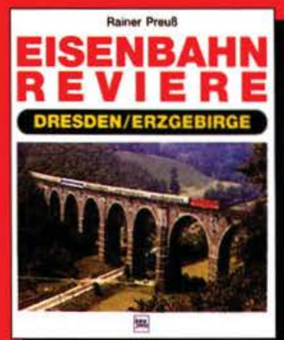
Wolf-Dietger Machel / Klaus Kieper
Rügen
Mit dem »Rasenden Roland« unterwegs, die Eisenbahnfähre Saßnitz-Trelleborg, mit dem Schnellzug nach Binz, Fährbahnhof Mukran.
136 Seiten, 132 Abb., 30 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70770**



Ihr Verlag für Eisenbahnbücher



Walter Grüber / Wolfgang Beyer
Thüringer Wald
Eine Fundgrube für all jene, denen Bahnfahren Freude macht und die eine Eisenbahn in romantischer Landschaft fasziniert.
152 Seiten, 130 Abb., 25 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70714**



Erich Preuß
Dresden/Erzgebirge
Die Bahnen um Dresden und Radebeul, im Elbtal, um Radeburg, Meißen, Bad Schandau, Kipsdorf – ein einmaliges Panorama.
136 Seiten, 161 Abb., 30 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70754**



Hans Röper / Werner Steinke
Harz
Das Buch beschreibt aktuelle und stillgelegte Strecken im Harz – mit vielen interessanten Tips für Unternehmungen in diesem Revier.
152 Seiten, 116 Abb., 25 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70738**



Peter Giese/Klaus D. Holzborn
Ruhrgebiet
Wie sich das Land zwischen Duisburg und Dortmund unter dem Einfluß des Eisenbahn zum heutigen Eisenbahnknoten entwickelte.
144 Seiten, 145 Abb., 27 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70847**



Udo Kandler
Oberpfalz
Ein Porträt dieser Bahn-Region, die speziell mit dem sogenannten »Pendolino« ein neues Kapitel der Eisenbahngeschichte schrieb.
144 Seiten, 156 Abb., 25 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70909**



Klaus D. Holzborn
Pfalz
Ein Streifzug über die heute vorhandenen Strecken der ehemaligen Pfalzbahnen mit ihren Burgen, Kirchen, romantischen Ruinen.
144 Seiten, 151 Abb., 33 Farbabb., geb.
DM/sFr 39,80/öS 311,– Best.-Nr. **70790**



Walter Schröder/Wieland Proske
Münsterland/Emsland
Das heutige Streckennetz des Münsterlandes und Rückblicke auf abgebaute Strecken – mit Hinweisen auf beliebte Fotostandorte.
128 Seiten, 148 Abb., 30 Farbabb., geb.
ca. DM/sFr 39,80/öS 311,– B.-Nr. **71020**



Wolfgang Klee
Westfalen-Lippe
Eine Reise mit facettenreichen Berichten und herrlichen Bildern von Eisenbahn-Szenarien durch das Land zwischen Weser und Rhein.
136 Seiten, 144 Abb., 16 Farbabb., geb.
DM/sFr 58,–/öS 453,– Best.-Nr. **70825**

Wolfgang Klee
Baden-Württemberg
Die schönsten und interessantesten Bahnen und Bahnmotive zwischen Bodensee und Odenwald, zwischen Rhein und Donau.
136 Seiten, 135 Abb., 16 Farbabb., geb.
DM/sFr 58,–/öS 453,– Best.-Nr. **70910**

Egon Pempelforth
Rheinstrecke
Die wohl schönste Strecke Deutschlands zwischen Köln und Mainz in Wort und Bild: Drachenfels, Rolandsbogen, Lahnstein usw.
136 Seiten, 146 Abb., 16 Farbabb., geb.
DM/sFr 58,–/öS 453,– Best.-Nr. **70833**

Wolfgang Klee
Bremen/Niedersachsen
In Wort und Bild berichtet der Autor, wo die Eisenbahn-Landschaft zwischen Wattenmeer und Harzes am schönsten ist.
136 Seiten, 165 Abb., 20 Farbabb., geb.
DM/sFr 58,–/öS 453,– Best.-Nr. **70824**

Wolfgang Klee
Bayern
Von der Schnellfahrstrecke in Unterfranken zu den Zahnradbahnen in den Alpen – ein Panorama der Vielfalt der Bahnen in Bayern.
136 Seiten, 135 Abb., 16 Farbabb., geb.
DM/sFr 58,–/öS 453,– Best.-Nr. **70792**

Wolfgang Klee
Hessen
Vom pulsierenden Schnellverkehr der Rhein-Main-Region zu verträumten Schienenwege durch das nordhessische Bergland.
136 Seiten, 173 Abb., 19 Farbabb., geb.
DM/sFr 58,–/öS 453,– Best.-Nr. **70823**

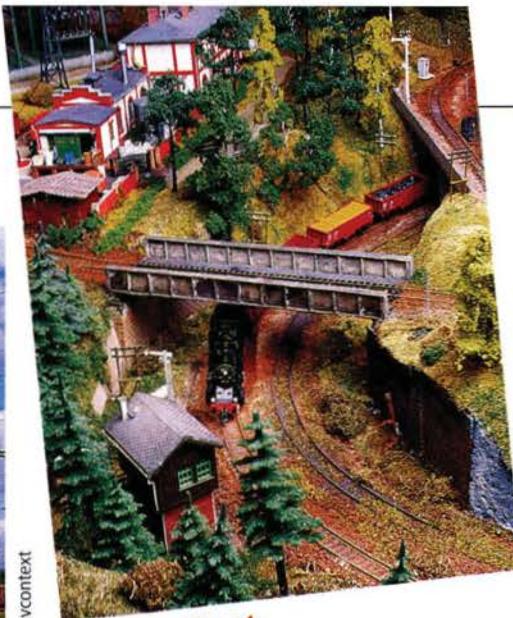
Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel
oder senden Sie Ihre Bestellung an
Motorbuch-Versand · Abt. meb 810 · Postfach 10 37 43 · 70032 Stuttgart
Telefon (0711) 210 80 65 / ab 18.00 Uhr meldet sich unser Anrufbeantworter
Telefax (0711) 210 80 70

Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u.ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 5,– / ab Bestellwert DM 150,– porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 12,– (nur Nachnahme). Rücknahme und Umtausch sind ausgeschlossen.

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

Name ____________________
Kunden-Nr. ____________________
Straße ____________________
PLZ/Ort ____________________





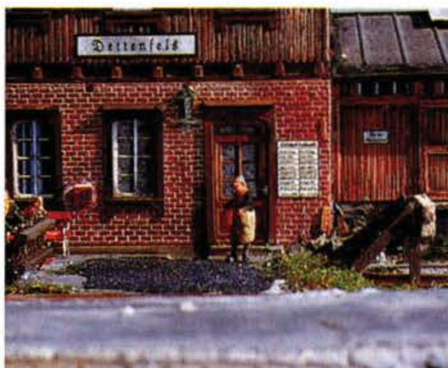
Fotos: Lechner, ASTI, Schmidt, avcontext

Schwarze Kunst

Auf einer Fläche von fast vier Quadratmetern entstand eine TT-Anlage mit ungewöhnlichem Motiv: Zusätzlich zu einer Nebenbahn gestaltete Wolfgang Schwarz aus Erfurt eine normalspurige Kleinbahn mit einer Segmentweiche am Endpunkt.

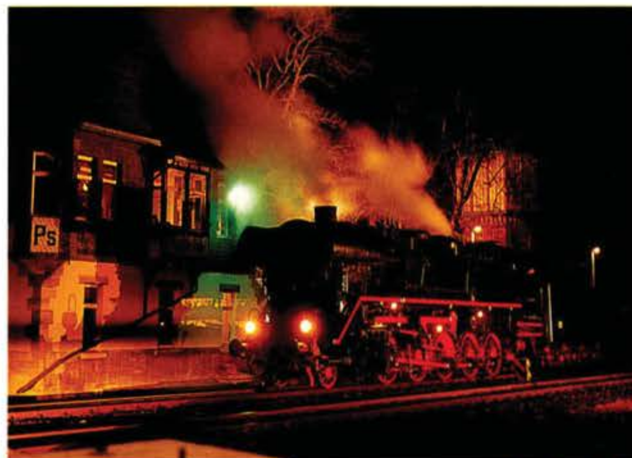
Schienen-Straße

Am 25. September 1994 nahmen Sachsens Wirtschaftsminister Dr. Schommer und der tschechische Verkehrsminister Dr. Strasky die Rollende Landstraße zwischen Dresden und Lovosice in Betrieb. Wie die Verbindung angenommen wurde und sich bewährte, berichtet eine Reportage im Heft 3.



Gut schwäbisch

Das Bahnhofsgebäude Dettingen von Kibri ist ein typischer Vertreter württembergischer Nebenbahnromantik. Der Bau eines halben Quadratmeter Schwaben ist im Werkstattbericht ausführlich beschrieben.



Außerdem

Zauberformel Cisalpino

Die neuen Pendolino-Züge, die durch die Alpen rasen.

Kulturerbe

Ein Porträt der Breslauer Tram, deren Relikte im heutigen Wroclaw sorgsam gepflegt werden.

Häuser aus Pappe

Preiswerte Kartonbausätze aus England, die auch auf deutsche Anlagen passen.

Alter Sachse

Im Test: ein uriger H0-Schienenbus sächsischer Bauart von Günther.

Jumbo-Story

Vor siebzig Jahren erschienen die Prototypen der neuen 1'E-Güterzug-Schlepptenderloks auf deutschen Schienen. Daraus entwickelte sich die Erfolgsgeschichte der dreizylindrigen 44. Zahlen, Daten, Fakten zu dieser Loktype im nächsten Heft.



Nobel-Karossen

In Koproduktion bringen Märklin und Trix den Kaiserlichen Hofzug in H0 heraus. Die Parade der exklusiven Modelle wird mit dem Herrengefolgewagen und dem Wagen der Kaiserin eröffnet. Ob sie alltagstauglich sind, zeigt ein Test.

Das März-Heft erscheint am
21. Februar
bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer mittwochs.

GUTE NACHRICHTEN

vom **Gläsernen Zug!** Es gibt ihn wieder! Nicht nur als H0-Modell,

SONDERN AUCH BEIM

Vorbild. Denn, wie aus gutinformierter Quelle verlautet, die DB-AG hat beschlossen, den Gläsernen Zug wieder aufzubauen. Doppelte Freude für alle Eisenbahnfans, zumal jetzt im Modell auch die authentische Epoche-III-Version dieses einzigartigen Fahrzeugs erhältlich ist: exakt 1:87 maßstäblich, in roter Farbgebung der 60er Jahre mit den alten „großen" Scheinwerfern und rekonstruierter Dachausrüstung mit zwei feinen Scherenstromabnehmern, Beschriftung als ET 91 01.

In Vorbild und Modell: Den ET 91/491 gibt's wieder! Wenn das keine guten Nachrichten sind!



Art.-Nr. 43526: ET 91 01, Gläserner Zug, Epoche III, 2L=

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges.m.b.H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

